*Пролетарии всех стран, соединяйтесь!*

# РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 56 (2710) | Пятница, 14 июля 1950 г. | 19-й год издания | Цена 30 коп.

**Сбор подписей под Стокгольмским Воззванием в СССР вылился в мощную демонстрацию морально-политического единства советского общества, преданности советского народа своему Правительству, большевистской партии и великому знаменосцу мира товарищу Сталину**

**Да здравствует СССР—оплот мира во всем мире!**

## Руководить портами повседневно, конкретно

Из месяца в месяц увеличивается об'ем работы речных портов и пристаней. В третьем квартале ими должно быть переработано на 39 проц. больше, чем в предыдущем квартале, а портами Главцентрофлота более чем в полтора раза.

Между тем порты и пристани сегодня—наиболее слабое звено в речном транспортном конвейере. Особенно серьезное отставание по количественным и качественным показателям у портовиков Волги, от которых в огромной мере зависит выполнение навигационного плана всего министерства по перевозкам сухогрузов.

Навигацию портовики Волги и Камы начали неорганизованно. Успокоившись на достигнутых в прошлом году успехах, многие хозяйственные, партийные и профсоюзные руководители портов и пристаней пустили в этом году дело на самотек. Вместо всесторонней подготовки к выполнению новых повышенных заданий начальники ряда волжских портов долго торговались с управлением Волжского грузо-пассажирского пароходства о том, чтобы им позволили продолжать запрещенную нынче министерством порочную практику включать в свои планы грузы, переработанные на высокомеханизированных причалах клиентов и с их помощью.

В пароходстве, в свою очередь, тоже с должной серьезностью не отнеслись к подготовке портово-пристанского хозяйства к весне; не было внимательного контроля и помощи портам и со стороны главного управления.

В итоге во многих портах Главцентрофлота оказался большой недостаток в грузчиках и механизаторах, не подготовлено для них жилье. Задержались ремонт и оборудование кранов, не была упорядочена работа перевалочных пунктов. Волжское грузо-пассажирское пароходство не выполнило заданного ему на второй квартал плана переработки, резко отстало и от запланированного об'ема механизированной погрузки-выгрузки. Флот простаивает у причалов и на рейдах. В Ярославле, например, в июне суда держали под обработкой в шесть раз дольше положенного срока, в Саратове — втрое дольше, в Куйбышеве — в два с половиной раза дольше и т. д. Из этих фактов нужно сделать все необходимые выводы.

Третий квартал для портов Волги и Камы особенно напряженный, так как в их грузообороте резко возрастают хлебные перевозки и перевалка металла, руды, леса, химикатов. Необходимо подготовиться и к перегрузке такого ответственного сезонного груза, как овощи. Только мобилизация всех коллективов портов и пристаней, всех внутренних ресурсов портово-пристанского производства поможет портовикам справиться с поставленными перед ними задачами.

Особое внимание должно быть обращено на всемерное улучшение хозяйственного руководства. Товарищ Сталин учит, что для успеха хозяйственного руководства требуется прежде всего, «...чтобы наши хозяйственные руководители руководили предприятиями не «вообще», не «с воздуха», а конкретно, предметно, чтобы они подходили к каждому вопросу не с точки зрения общей болтовни, а строго деловым образом, чтобы они не ограничивались бумажной отпиской или общими фразами и лозунгами, а входили в технику дела, вникали в детали дела, вникали в «мелочи», ибо из «мелочей» строятся теперь великие дела».

Разговоров и заявлений по поводу отставания волжских портов у нас немало, но не видно еще, однако, боевых, действенных мер по ликвидации этого отставания. Показательно в этом отношении происходившее на-днях у заместителя министра тов. Вахтурова обсуждение плана на третий квартал по Волжскому грузо-пассажирскому пароходству. Мы уже не говорим о том, что рассматривать план следовало до начала квартала, а не после того, как он наступил. Характерно другое: все споры участников этого обсуждения сводились в основном к цифрам переработки грузов—малы они или велики. Представлявший пароходство заместитель начальника пароходства по портам тов. Никулин показал, что он весьма смутно представляет себе положение на многих пристанях, плохо знает, чем им в первую очередь помочь. Так, требуя для Куйбышевской пристани большого увеличения грузчиков, тов. Никулин не подкрепил этого требования никакими доказательствами. Он ничего членораздельно не сказал, как будет строиться технология на вновь сооружаемых там причалах, которые должны в восемь раз увеличить перевалку муки на воду, а с воды на берег принимать новый массовый груз. А ведь известно, что на Куйбышевской пристани еще сильны антимеханизаторские настроения, что у самого начальника этой пристани тов. Фролова бо́льшим почетом пользуется грузовая подушка грузчика, нежели хорошее захватное приспособление для крана.

А сколько еще непродуманности и верхоглядства в оперативном руководстве портами! Взять, к примеру, камский порт Камбарку, коллектив которого является одним из примерных в борьбе за план. Здесь нет рабочих, не выполняющих норм, 90 процентов флота обрабатывают в порту в срок и досрочно. Однако и в мае и в июне Камбарка не могла выполнить плана по отправлению транзитных грузов из-за отсутствия тоннажа. График подачи тоннажа, спущенный Главцентрофлотом, оказался по сути дела пустышкой: в течение 28 суток в Камбарку не подавали ни одной транзитной баржи, а с 26 мая по 6 июня порт вообще работы не имел. И все же заместитель начальника Главцентрофлота тов. Соловьев, не задумываясь, послал в Молотов и Камбарку следующую нравоучительную телеграмму:

«По сообщению управления железной дороги, территория порта Камбарка завалена колчеданом и углем. Несмотря на достаточное количество тоннажа и равномерную подачу грузов, нормы разгрузки вагонов и загрузки барж не выполняются по причине плохой организации. Примите срочные меры к нормальной обработке вагонов и барж».

Разве не ясно, что такое, с позволения сказать, «руководство» может принести только вред нашим портам и пристаням.

С подобными методами руководства надо решительно кончать. Работой портов и пристаней надо руководить повседневно, конкретно, вникая во все детали производства и жизни портовиков. Необходимо всемерно помочь портам Волги и Камы преодолеть трудности. Программа неотложных мер помощи портам в Главцентрофлоте имеется, нужно только сделать все, чтобы она не осталась на бумаге, а была выполнена.

Особое внимание следует уделить хлебным грузам, которых придется перегрузить значительно больше прошлогоднего. Нужно проследить за тем, чтобы в Красноармейске быстрее дооборудовали хлебный причал, в Горьком и Ярославле закончили восстановление причалов и хлебных бункеров для перевалки зерна россыпью. Нужно увеличить пропускную способность хлебных причалов в Саратове и Казани, а также организовать перевалочные причалы для муки в Ульяновске и Барраках.

Следует тщательно подготовить все перевалочные пункты, число которых в бассейне увеличивается вдвое за счет Астраханского и московского Западного портов. Пристальным вниманием должны быть окружены многочисленные клиенты речного транспорта, улучшена коммерческая работа.

Главцентрофлоту нехватает к плану около двух тысяч грузчиков. Чтобы их набрать, необходимо срочно решить вопрос о размещении людей: особо острую нужду в жилье испытывают портовики Сталинграда и Куйбышева. Им должна быть оказана всемерная помощь.

Большую роль играет такой важный стыковой пункт между Волжским и Северным бассейнами, как Череповец. Этот перевалочный пункт не должен сдерживать грузовой поток, идущий на Ленинград и север. А в нем, между тем, нехватает рабочей силы и плавучей механизации, хотя рядом, в Северо-Западном пароходстве, краны полностью не загружены. Почему бы начальнику Главсеверофлота тов. Харитонову не перебросить из незагруженных портов в Череповец 5—7 плавкранов и не выделить дополнительный тоннаж под перевалочные грузы? Череповецкие портовики тем самым могли бы избежать скопления флота и его задержки.

Надо, наконец, вплотную заняться наведением большевистского порядка в организации труда в портах, укреплением хозрасчета. Министерству пора устранить такое позорное явление, как уравниловка в оплате портовиков, которая отнюдь не способствует повышению производительности труда и механизации трудоемких операций.

С большими задачами хозяйственники волжских и камских портов справятся при условии, если им будут активно и повседневно помогать политотделы, партийные и профсоюзные организации. Их долг, развивая деловую критику масс, укрепляя дисциплину труда, — мобилизовать портовиков на неустанную борьбу за реализацию стахановских планов, за всемерное усиление помощи руслановцам флота, за победное завершение послевоенной сталинской пятилетки.

## О распространении опыта работы по часовому графику

Бюро Иркутского обкома ВКП(б) рассмотрело вопрос о дальнейшем распространении передового опыта команд пароходов «М. Горький» и «В. Чкалов» Восточносибирского пароходства, применивших почасовой график работы.

В результате внедрения почасового графика пароход «М. Горький» выполнил план минувшего месяца к 25 июня на 113 процентов. Превышены плановая нагрузка на индикаторную силу и техническая скорость, время оборота судна сокращено на 10,5 процента.

Хороших показателей добилась команда парохода «В. Чкалов». Резко улучшили эксплоатацию судов и перевыполнили план перевозок команды пароходов «М. Фрунзе», «Большевик», «Стаханов», внедрившие почасовой график.

Бюро обкома ВКП(б) отметило, что почасовой график является прогрессивным методом, обеспечивающим наиболее полное использование резервов флота.

Бюро обкома ВКП(б) обязало руководителей Восточносибирского пароходства широко распространить на судах почасовой график, а также внедрить этот метод в портах и на пристанях. Бюро обкома ВКП(б) обязало секретарей райкомов партии обеспечить участие клиентуры в социалистическом соревновании с плавсоставом и работниками берега за досрочную и качественную обработку флота.

НОВОСИБИРСК (наш корр.).

## В честь Дня Военно-Морского Флота

В коллективах речников Астрахани развернулась деятельная подготовка ко Дню Военно-Морского Флота. Проводятся беседы, доклады об истории отечественного военно-морского флота, о роли великих вождей Ленина и Сталина в создании мощного флота нашей страны. На заводе имени Сталина оформляется витрина на тему «Советский Союз — великая морская держава». В клубе завода имени III Интернационала в парткабинете оборудуется фотовитрина на тему «Советские моряки в годы Великой Отечественной войны».

Первичные организации Досфлота организуют шлюпочные соревнования. В день праздника Военно-Морского Флота — двадцать третьего июля в городском водном бассейне на Волге состоятся соревнования по плаванию.

АСТРАХАНЬ (по телеграфу).

# С 30 июня по 10 июля под Стокгольмским Воззванием подписалось 96.360.866 советских граждан

### В Советском Комитете защиты мира

По сообщениям, поступающим в Советский Комитет защиты мира, развернувшаяся в СССР кампания по сбору подписей под Воззванием Постоянного Комитета Всемирного Конгресса сторонников мира о запрещении атомного оружия приобрела подлинно всенародный характер.

**С начала кампании, т. е. с 30 июня, по 10 июля по Советскому Союзу под Стокгольмским Воззванием подписалось 96.360.866 граждан.**

Сбор подписей под Воззванием развернулся во всех без исключения районах страны как в городе, так и в деревне. По сообщениям, полученным от Комиссий содействия Советским Комитетом защиты мира, во многих крупных промышленных центрах страны — Москве, Ленинграде, Киеве, Минске, Баку, Тбилиси, Ташкенте, Риге, Сталинграде, Новосибирске, Свердловске, Горьком, Харькове, Куйбышеве, Казани, Одессе, Сталино, Ростове подавляющее большинство граждан уже поставило свои подписи под Воззванием.

Успешно проходит сбор подписей во всех союзных и автономных республиках Советского Союза. Все народы нашей многонациональной страны единодушно поддерживают призыв о запрещении атомного оружия и об'явлении военным преступником того правительства, которое первым применит это оружие агрессии и массового уничтожения людей.

Кампания по сбору подписей повсеместно проходит в обстановке большого политического и трудового под'ема. На собраниях и митингах выступили сотни тысяч советских людей. Рабочие, крестьяне, интеллигенция, советские женщины и молодежь горячо одобряют мирную политику Советского правительства и заявляют о единодушной готовности трудящихся СССР, вместе с народами других стран, отстаивать дело мира и международной безопасности.

На массовых митингах и собраниях советские люди осуждают действия американских поджигателей войны, начавших открытую интервенцию в Корее, и требуют прекращения вооруженной агрессии против свободолюбивого корейского народа.

Подписывая Воззвание Постоянного Комитета Всемирного Конгресса сторонников мира, советские рабочие, колхозники, работники интеллигентного труда подкрепляют свое горячее стремление отстоять дело мира самоотверженным трудом, направленным на укрепление мощи Советского государства, как оплота мира во всем мире. На заводах и фабриках, в колхозах, МТС и совхозах трудящиеся становятся на стахановские вахты мира, добиваются перевыполнения производственных планов, повышения качества продукции и снижения ее себестоимости. В районах страны, начавших уборку урожая, организуется досрочная сдача хлеба государству.

Успешный ход сбора подписей под Стокгольмским Воззванием в СССР является мощной демонстрацией морально-политического единства советского общества, преданности советского народа своему правительству, большевистской партии и великому знаменосцу мира товарищу **Сталину.**

Сбор подписей под Воззванием Постоянного Комитета сторонников мира о запрещении атомного оружия продолжается.

# Речники становятся на стахановскую вахту мира

## Самоотверженным трудом укреплять дело мира

Собрание, посвященное подписанию Стокгольмского Воззвания на пароходе «Механик Кулибин», проходило в рейсе. Члены экипажа собрались в красном уголке. Секретарь комсомольской организации тов. Копальченко, открывая собрание, заявил:

— Поджигатели войны хотят отнять у нас счастливое будущее, но народы мира, сильные своим единством, сорвут их преступные планы. Я призываю всех единодушно подписаться под Воззванием.

С горячей речью выступили на митинге механик парохода тов. Брызгалов, старший кочегар комсомолец тов. Харьков. Они призвали самоотверженным трудом укреплять дело мира.

По предложению механика тов. Брызгалова команда парохода встала на стахановскую вахту мира и обязалась июльское задание завершить на пять дней раньше срока.

ОМСК (по телеграфу).

## Наш голос— голос всего мира

В Херсонском речном порту прошли собрания механизаторов, грузчиков и служащих управления порта, посвященные подписанию Стокгольмского Воззвания. Состоялись также собрания и на судах. Рулевой тов. Голокос с парохода «Ян Фабрициус» в своем выступлении заявил:

— Наш голос — это голос всего передового человечества, это голос всего мира. Преступные замыслы поджигателей войны потерпят полный провал. Все как один поднимемся под Стокгольмским Воззванием — величайшим документом мира!

Команда парохода «Ян Фабрициус» взяла повышенное обязательство — выполнить июльский план на 110 процентов, работать в июле два дня на сэкономленном топливе.

ХЕРСОН (наш корр.).

## Гневный протест

В клубе завода имени Сталина состоялось многолюдное собрание, посвященное Заявлению Верховного Совета СССР о солидарности со Стокгольмским Воззванием.

Секретарь партбюро тов. Шурупов выступил с горячей речью:

— Во всех уголках земного шара простые люди протестуют против поджигателей войны. Наш завод, носящий имя великого Сталина, единодушно поддержит Стокгольмское Воззвание.

Кузнец-стахановец тов. Гайдук сказал:

— Мы гордимся тем, что лагерь мира возглавляет Советский Союз. У нас одно желание — строить, создавать, двигаться к коммунизму.

Взволнованно говорила стахановка завода тов. Кухаренко:

— Мы, советские женщины, много пережили в годы войны. Мы не хотим, чтобы в угоду кровавым империалистам погибали наши дети, разрушалась мирная жизнь. Мы от всей души присоединяемся к Стокгольмскому Воззванию.

КИЕВ (наш корр.).

## Для дела мира

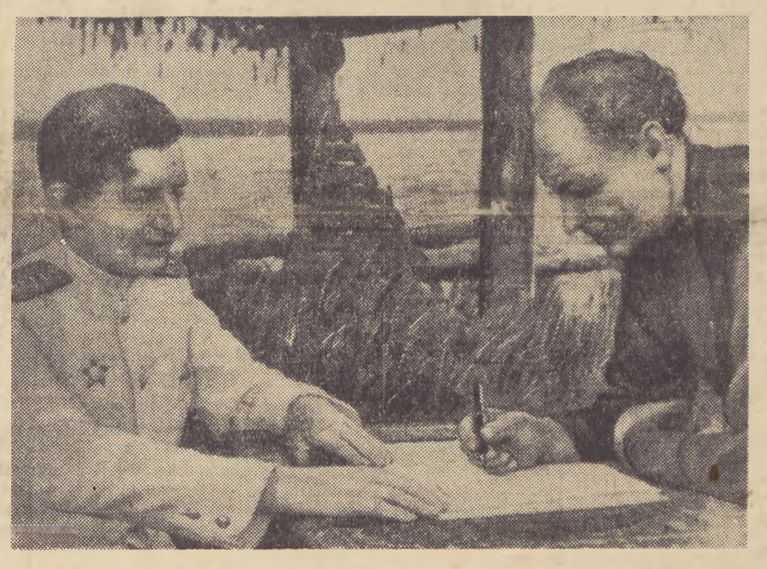
Речники Иссык-Куля клеймят позором американскую агрессию против корейского народа.

На судах и пристанях состоялись митинги и собрания. «Руки прочь от Кореи!» — таково единодушное требование речников.

Речники развернули активную борьбу за досрочное выполнение годового плана перевозок. Свои обязательства они подкрепляют стахановской работой. Июньский план перевозок пароходство выполнило на 150 процентов.

ПОС. РЫБАЧЬЕ (по телеграфу).

## Слово старого речника



На тихом обском берегу близ переката в густой зелени белеет домик бакенщика Григория Ивановича Шатрова.

Мирный уголок этот отдален от городов и крупных селений. Но и здесь во всей полноте отражаются черты советского образа жизни.

В белом домике на стене висит договор социалистического соревнования между бакенщиками Среднеогурцовского переката тт. Шатровым и Кунгурцевым и их товарищами, работающими на Нижнеогурцовском перекате, тт. Куповым и Крючковым.

Григорий Иванович безупречно выполняет все пункты договора, днем и ночью обеспечивая безопасный путь судам.

Нынче к Шатрову приехал гость из бассейнового управления пути — представитель комиссии содействия Советскому Комитету защиты мира, работник Западносибирского бассейнового комитета речников тов. Афонин. Он привез с собой экземпляр Стокгольмского Воззвания. Григорий Иванович уже знает об этом документе, о могучем движении людей доброй воли. Старый бакенщик, подписывая Воззвание, говорит:

— Я подкреплю свою подпись делом: становлюсь на стахановскую вахту мира. Я добьюсь, чтобы мой участок был образцовым.

Еще один простой советский человек присоединил свой голос к требованию миллионов: запретить атомное оружие.

**На снимке:** бакенщик тов. **Шатров** (справа) подписывает Воззвание.

Фото Б. ШУМАКОВА.

НОВОСИБИРСК (наш корр).

## Мощное оружие борьбы с агрессорами

Сбор подписей под Стокгольмским Воззванием среди речников Дона вылился в могучую демонстрацию их любви и преданности партии, Советскому правительству, товарищу Сталину.

На заводах и в мастерских, на пристанях и на флоте проходят патриотические собрания, на которых речники высказывают свои мысли и думы о своей непреклонной воле бороться за мир.

Участник Отечественной войны, нормировщик завода «Красный флот» тов. Грищенко, подписывая Воззвание, заявил:

— Знамя мира в надежных руках. Это знамя высоко несет советский народ, руководимый гениальным вождем и учителем, стойким поборником мира и защитником интересов народов всех стран — великим Сталиным.

Механик катера «ПТ-10» тов. Иванов сказал:

— Народы мира сумеют предотвратить войну. Сбор подписей под Стокгольмским Воззванием — мощное оружие борьбы с агрессорами. Оно сильнее атомной бомбы.

Всеобщее возмущение речников вызвали провокационные действия американского правительства, развязавшего войну в Корее. Речники решительно протестуют против агрессивных действий американских войск в Корее.

Начальник планового отдела Донского бассейнового управления пути тов. Пономарев, 55 лет своей жизни отдавший речному транспорту, выступил на митинге с гневной и взволнованной речью:

— Мы протестуем против вторжения агрессоров в Корею и заявляем: Руки прочь от Кореи, господа поджигатели войны!

Лискинские судоремонтники единодушно подписываются под Стокгольмским Воззванием о запрещении атомного оружия и признании военным преступником того правительства, которое первым применит атомную бомбу.

Сбор подписей сопровождается мощным производственным под'емом. Работники речного транспорта Донского бассейна становятся на стахановскую вахту мира. Коллектив Верхнедонского диспетчерского участка с первых дней июля резко улучшил свою работу. Сейчас верхнедонцы опережают график перевозки груза по тоннам на 19,35 процента и по тонно-километрам на 19,5 процента.

Улучшает свою работу и коллектив Ростовского порта. Старший крановщик крана № 10 тов. Павлов за пять дней июля обеспечил среднее выполнение норм по выгрузке на 167 процентов. Его сменщик крановщик тов. Львов ежедневно выполняет не менее полутора норм.

Огромный политический и производственный под'ем сопутствует сбору подписей под Стокгольмским Воззванием среди коллектива Донского пароходства.

Коллектив донцев поставил перед собой цель — ликвидировать задолженность за июнь и перевыполнить июльский план.

— Это будет нашим вкладом во всеобщее дело борьбы за мир,— говорят речники Дона.

З. СМИРНОВА.

РОСТОВ-на-ДОНУ.

## Голос миллионов сильнее атомной бомбы

Вместе со всем советским народом единодушно подписывают Стокгольмское Воззвание речники Вятского пароходства.

На-днях состоялось собрание коллектива парохода «Салтыков-Щедрин», посвященное сбору подписей под Стокгольмским Воззванием. Механик парохода, парторг тов. Скрябин сказал:

— Англо-американские империалисты проводят агрессивную политику против Корейской народно-демократической республики и по существу пытаются втянуть в новую войну другие народы мира. Но мы не хотим этой войны, как не хотят ее миллионы людей. Я призываю всех членов нашей команды подписаться под Воззванием.

По окончании рабочего дня рабочие, служащие, инженерно-технические работники управления пароходства и пристани собрались на митинг, посвященный Заявлению Верховного Совета СССР.

Начальник заготконторы тов. Павлинов, заведующая бассейновым партийным комитетом тов. Резникова и другие заявили в своих выступлениях, что советский народ не хочет новой войны.

— Еще живы в нашей памяти ужасы Великой Отечественной войны, — сказала тов. Резникова, — и советские люди не желают, чтобы наши дети умирали на полях сражений. Голос миллионов всего передового человечества сильнее атомной бомбы.

Советские люди всегда отстаивали дело мира. Пусть знают поджигатели войны, что мы не просим мира, а боремся за мир и добьемся его. Верная порука этому — мудрое руководство коммунистической партии, великого вождя советского народа, нашего любимого товарища Сталина.

Участники собрания приняли резолюцию, в которой одобрили Заявление Верховного Совета СССР о поддержке Стокгольмского Воззвания.

Т. КОРНЕВА.

г. КИРОВ.

## Трудовой под'ем

С большим под'емом подписалась под Стокгольмским Воззванием команда буксирного парохода «Советская Бессарабия». На митинге выступил капитан тов. Гашников.

— Советский Союз, — сказал он, — неустанно и последовательно ведет борьбу за мир. Многомиллионный народ наш не хочет войны. Соединенные Штаты Америки грозят атомной бомбой. Атомщики хотят подвергнуть мирные села, города, фабрики, заводы невиданным разрушениям. Но пусть они учтут уроки истории — их постигнет участь фашистской Германии.

— В июне команда нашего судна выполнила план перевозок грузов для новостроек на 148 проц., — сказал третий штурман тов. Беликов. — На угрозы поджигателей новой войны ответим трудовыми подвигами во славу любимой Родины.

Команда парохода приняла обязательство в июле дать полтора месячных плана и на месяц раньше закончить выполнение навигационного плана перевозок грузов.

***

Единодушно подписавшись под Стокгольмским Воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира, работники пристани Усть-Каменогорск дали слово крепить могущество страны социализма, сделать ее неприступной крепостью для всех и всяческих агрессоров. Свое слово стахановцы держат с честью. За первые шесть дней июля большинство бригад грузчиков и механизаторов выполнило декадные задания. Десятки пароходов и барж отправлены в рейс досрочно.

УСТЬКАМЕНОГОРСК (по телеграфу).

# Караваны мира

В полдень к третьему причалу Левшинской пристани подвели баржу № 3529. Тотчас шкипер Кирилл Александрович Тингаев дал знать, чтобы начинали погрузку. Сигнал шкипера мгновенно прошел по цепи механизаторов к грузчикам, и мощные транспортеры пришли в движение. Тяжелый поток кокса устремился в трюмы.

Шкипер Тингаев неотлучно находился на палубе и, не останавливая погрузки, не нарушая рабочего ритма механизмов, на чалках переводил баржу, чтобы обеспечить равномерную загрузку трюмов. Бригада грузчиков Петра Даниловича Лагунова, состоящая из 8 человек, была расставлена по всей транспортерной цепи. Механизаторы тт. Долганов, Трутнев и Сесюнина обслуживали все пять механизмов и еще поворотную сбрасывающую стацию.

Работа грузчиков, механизаторов и шкипера шла так дружно и слаженно, что темп погрузки ни на минуту не снижался. Если где-нибудь на бункерном транспортере загрузка ленты уменьшалась, тотчас же раздавался звонок механизатора, обращавший внимание грузчиков на ослабленный участок.

Но вот шкипер поднял руку: погрузка закончена. Трюмы полны коксом. Баржу загрузили за три часа вместо 17 по норме. Грузчики и механизаторы третьего причала первого участка пристани дали рекордную производительность — около 110 тонн в час.

Еще в начале навигации механизаторы третьего причала тт. Коровин, Трутнев, Сесюнина, Завалин, Никитина и другие взяли обязательство: из одной механизированной установке перегрузить за навигацию 210 тысяч тонн сыпучих грузов.

Механизаторов поддержали грузчики и шкиперы. Бригады Лагунова, Султановой, Исмагулина договорились с механизаторами о том, что последние возьмутся регулировать поток. Шкиперы, работающие на баржах левшинской «вертушки», тоже включились в скоростную обработку судов. Подобно шкиперу Тингаеву, они стали принимать уголь, кокс и другие грузы, не останавливая погрузки при переводке баржи. Благодаря сокращению только одной этой операции на погрузке каждой баржи было сэкономлено от 2,5 до 3 часов.

Скоростная погрузка, осуществляемая механизаторами, грузчиками и шкиперами, позволила третьему причалу за два месяца выполнить немногим меньше половины всего навигационного обязательства. За это время причал загрузил сотни судов и все досрочно. Только за восемь дней июля здесь досрочно загрузили 38 барж, сэкономив на их обработке 223 часа. Причал достиг невиданной здесь загрузки. По времени она составила на третьем причале 98 процентов. На 10 процентов превышены плановые задания и не использованию мощности механизмов. В социалистическом соревновании третий причал занял на пристани первое место.

На перевалке хлеба коллектив пристани решил добиться скоростной обработки судов без применения ручного труда грузчиков. Старый коксовый причал был переоборудован под хлебный. Своими силами пристанские работники обшили трапеции тесом, соорудили над бункерами каркасного типа склады, а над эстакадой — прочные навесы, предохраняющие зерно от дождя. Инженер Байдин, техник Постнов, механизаторы Танцев и Спиридонова разработали технологию, не требующую грузчиков. Были устроены специальные люки, по которым зерно идет из вагонов в бункеры самотеком; наклоны бункеров рассчитаны таким образом, что зерно под тяжестью собственного веса беспрерывно поступает на ленты транспортеров. Под бункерами устроены течки. Достаточно механизатору открыть течку, чтобы зерно начало заполнять транспортерную ленту.

На весь огромный причал сейчас требуется всего два механизатора. А ведь еще недавно для погрузки зерна в судно требовались восемь грузчиков и три механизатора. Новый хлебный причал вступил в строй только в июне, а через него прошли уже тысячи тонн хлеба.

Коллектив пристани хорошо выполняет свои обязательства: 90 процентов всех судов левшинцы отпускают досрочно. Средняя норма выработки одного грузчика за смену далеко оставила позади плановые наметки. Вместо 28 тонн, установленных по новой норме, рабочие дают 34. На механизмах среднее выполнение норм на 6,5 тонны превышает заданные. Нет ни одного грузчика, который бы не перевыполнял свою норму. Пристань перевыполнила план мая и июня, в июле тоже идет впереди графика.

В эти дни, когда весь советский народ подписывается под Воззванием о запрещении атомной бомбы и гневно протестует против кровавой агрессии американских империалистов в Корее, грузчики, механизаторы, техники, служащие, шкиперы пристани Левшино присоединяют свои голоса к голосам борцов за мир.

Портовики единодушно подписались под Стокгольмским Воззванием, взяли обязательство еще упорнее, еще производительнее трудиться для укрепления советской Родины — оплота мира во всем мире.

Грузчики бригады Лагунова обязались польское задание выполнить на 250 проц.

— Стахановским трудом мы подкрепим свои подписи под Воззванием, — говорит Петр Данилович Лагунов.

Механизаторы третьего причала с воодушевлением борются за выполнение новых обязательств. Вот их первые результаты: баржа № 3551 загружена досрочно на 11 часов, баржа № 3529 — на 14 часов, баржа № 3549 — на 21 час и т. д. Не было ни одного судна, которое бы портовики не отпустили раньше срока менее чем на 6 часов. Такого результата механизаторы третьего причала еще не имели.

Стахановскую вахту мира сейчас несут все шкиперы левшинской вертушки. Шкипер Кирилл Александрович Тингаев перед выходом в рейс сказал:

— Моя баржа загружена на 14 часов раньше срока. Сейчас ее поставят в караван, который поведет буксировщик. Это — караван мира. Мы знаем, что топливо, которое привезем заводу, пойдет для мирных нужд; с его помощью уральские металлурги сделают хорошую сталь, а машиностроители — хорошие комбайны. Комбайны пойдут на колхозные поля, чтобы у советского народа было больше хлеба, больше продуктов. Мы трудимся для мира, для счастья людей.

От пристани Левшино то и дело отходят караваны с углем, коксом, хлебом и другими грузами. Коллектив пристани и плавсостав с честью несут стахановскую вахту мира.

**П. АЛЕКСАНДРОВ.**



По решению ЦК профсоюза рабочих речного транспорта в настоящее время проходит Всесоюзный смотр судовых красных уголков и культбаз. В этом смотре активное участие принимают коллективы пароходов, барж и культбазы Астраханского узла. **На снимке:** библиотекарь культбазы Астраханского бассейнового комитета профсоюза рабочих речного транспорта тов. Фай комплектует судовые библиотечки.

Фото Гл. ЛЫСКОВА.

## На Верхнем Иртыше

Речники Верхнеиртышского пароходства, вступая в навигацию 1950 года — последнего года четвертой сталинской пятилетки, взяли на себя повышенные социалистические обязательства, направленные на досрочное выполнение грузовых и пассажирских перевозок. Эти обязательства коллективами многих судов и пристаней, взявших за основу своей работы руслановские методы труда, выполняются с честью.

Ниже мы приводим отдельные факты из жизни речников Верхнеиртышского пароходства.

### СУДА ОБРАБАТЫВАЮТСЯ В СРОК И ДОСРОЧНО

26 июня коллектив пристани Усть-Каменогорск на 4 дня раньше срока выполнил июньский план грузопереработки на 104,2 процента, а 30 июня превысил месячный план на 26 процентов.

В июне подавляющее большинство судов здесь обрабатывалось только в срок и досрочно. На угольном причале из 32 судов 22 обработано досрочно. Из 100 единиц самоходного и несамоходного флота, обработанных на причалах пристани, 60 обработано досрочно.

Особенно высоких показателей добились бригады грузчиков тт. Акаева, Кузьмина, Мальцевой и Мамонтовой, механизаторы, инициаторы скоростных методов обработки флота тов. Синекова, Соколова и другие.

### УСПЕХ КОМАНДЫ ПАРОХОДА «С. КИРОВ»

Первым среди судов Верхнего Иртыша коллектив грузо-пассажирского парохода «С. Киров» (капитан тов. Жилкишин, секретарь парторганизации тов. Красилов) еще 17 июня рапортовал о выполнении июньского плана перевозок пассажиров и грузов большой скорости. А уже к 28 июня команда судна перекрыла месячный план на 30 процентов. За это время было перевезено пассажиров на 2.200 человек больше, чем запланировано перевезти за весь месяц, и грузов большой скорости на 2.368 тонн больше планового задания.

### РЕЙСЫ НА СЭКОНОМЛЕННОМ ТОПЛИВЕ

Почин Л. Корабельниковой и Ф. Кузнецова получил на Верхнем Иртыше широкое распространение. Все судовые команды самоходного флота с начала навигации разработали мероприятия, направленные к экономии топлива и смазочных материалов.

Лучшие показатели в социалистическом соревновании имеет команда буксирного парохода «Маяковский» (капитан тов. Колбин, механик тов. Бурмистров). За первый месяц навигации коллектив этого судна сэкономил 55 тонн каменного угля. Большой экономии топлива добились также команды руслановских судов «Пифагор» (капитан тов. Романов, механик тов. Вильданов), «Академик Мичурин» (капитан тов. Макеров, механик тов. Сговпяга) и др.

### ПО ОПЫТУ ПЕРЕДОВИКОВ

Речники пароходства, перенимая ценный почин команды теплохода «Анастас Микоян» Нижнеиртышского пароходства, обязавшейся водить вверх по течению тяжеловесные возы со скоростью 100 км в сутки, добиваются и у себя вождения караванов на повышенных скоростях. В условиях Верхнего Иртыша эту задачу выполнить значительно труднее, чем в низовьях Иртыша, где скорость течения значительно слабее.

Несмотря на это, коллектив парохода «Хасан», первым поддержавший эту инициативу, в рейсе от Усть-Каменогорска до пристани Алтайская с груженым возом сделал пробег в 122 км за 22 часа. Груз был доставлен на 6 часов раньше, чем предусматривалось графиком.

## Мы хотим мирно трудиться

Тот, кто пережил грозные годы войны, ценит мир и умеет им дорожить. Вместе со многими женщинами в 1941 году я пришла в Северный порт столицы. Мужчины уходили на фронт, и мы, женщины, заменили их, став у штурвалов кранов. Тогда не было времени для учебы, нужно было быстро освоить управление слежными механизмами, — суда, приходящие в порт с грузом, не должны были простаивать. Мы понимали, что труд каждой из нас — это вклад в большое общенародное дело защиты Отечества, и мы не знали устали.

Советские люди победили немецко-фашистских захватчиков, потому что они верили в победу, потому что с ними был великий Сталин.

Сейчас англо-американские провокаторы хотят навязать нам новую войну. Но простые люди всех стран не допустят этого! Я ежедневно слушаю по радио сообщения о том, как американские самолеты бросают бомбы на города и селения Кореи. Гнев и возмущение против извергов рода человеческого переполняют мое сердце.

Пять лет прошло с тех пор, как закончилась Великая Отечественная война. Много сделали мы, советские люди, за эти годы. Снова богатой и радостной стала наша жизнь, жизнь миллионов простых советских тружеников. Родина высоко ценит наш труд, и мы стремимся работать как можно лучше, чтобы краше и могущественней была любимая страна.

Я — крановщица. Ежедневно наш кран «Кировец» перерабатывает сотни тонн грузов: муку, строительные материалы, камень. Мы знаем, что этот груз нужен стране, его ждут стройки, заводы, фабрики, советские люди. И мы всегда об этом помним. Команда нашего крана № 5 из месяца в месяц перевыполняет план. За успехи в мае мы были премированы почетной грамотой управления пароходства. Эта грамота напоминает нам о том, что нельзя снижать темпы в работе.

За годы работы в порту я была дважды награждена значком «Отличник социалистического соревнования МРФ» и неоднократно премирована. Советское государство дает мне все: радость труда, обеспеченную и хорошую жизнь. Мы хотим и дальше мирно трудиться и жить.

Покушаясь на жизнь и счастье миллионов простых тружеников, англо-американские изверги готовятся уничтожить юные жизни. Я — мать. Моя маленькая дочь Галина окружена любовью и заботой. В детском саду она получает отличное питание, уход. Зимой дочка два месяца провела в санатории. Там она поправилась, окрепла. У моего ребенка, так же как и у всех советских детей, обеспеченное и счастливое будущее. И мы, матери, будем бороться за то, чтобы никто не посмел омрачить счастливое детство наших ребят.

Глубокое волнение охватило меня, когда я ставила свою подпись под Воззванием о запрещении атомного оружия. Я знаю, что наша страна сильна, что она не боится угрозы распоясавшихся бандитов. Мы не допустим, чтобы разрушали нашу мирную жизнь. Я хочу трудиться для того, чтобы наша Родина стала еще сильнее, еще богаче. Я присоединяю свой голос к голосу миллионов простых тружеников, защищающих справедливое дело мира, и заявляю, как труженица и мать: мы не допустим новой войны! Порукой тому наш беззаветный труд во имя укрепления могущества великой Советской Родины.

**Т. ТРУТНЕВА,**
**крановщица Северного порта пароходства канала Москва—Волга.**

### Накануне Дня Воздушного Флота СССР

# Авиационная слава нашей Родины

16 июля, в день традиционного авиационного праздника, вся наша страна будет жить одним чувством, одной мыслью — всюду, где есть советские люди, разнесется голос диктора, рассказывающего о том, как проходит воздушный парад в родной столице.

День Воздушного Флота СССР стал всенародным торжеством в нашей стране. Отважные воздушные воины — гордые сталинские соколы, беспредельно преданные своей социалистической Родине, партии Ленина — Сталина, снискали себе всеобщую любовь и уважение народа. Советские люди по праву гордятся своим славным детищем — Воздушным Флотом, равного которому нет в мире.

Свою могучую авиацию советский народ по праву называет сталинской. Вся история создания и развития Воздушного Флота СССР неразрывно связана с именем вождя и учителя партии и народа И. В. Сталина. Товарищ Сталин стоял у колыбели Советского Военно-Воздушного Флота. Товарищ Сталин пестовал и растил советских конструкторов и летчиков, заботливо помогал им в их творческой деятельности. Товарищ Сталин вырастил племя храбрых и искусных воздушных воинов. Под руководством великого Сталина наш народ превратил Советский Союз в могучую авиационную державу. В суровые годы Великой Отечественной войны товарищ Сталин вдохновлял своих крылатых сынов на бессмертные подвиги во имя Родины.

Всемирно-исторические победы Вооруженных Сил в Великой Отечественной войне, славный путь, пройденный нашей могучей авиацией, есть ярчайшее свидетельство величия дела партии Ленина — Сталина, силы и могущества советского социалистического строя, триумф самой передовой сталинской военной науки, сталинского полководческого гения.

Великому и мудрому вождю нашему — любимому Иосифу Виссарионовичу Сталину признателен народ за непрерывный рост Советского Воздушного Флота, за то, что наша страна стала самой передовой в мире авиационной державой.

*

В День Воздушного Флота СССР трудящиеся страны социализма с чувством законной национальной гордости оглядываются на путь авиационного развития, пройденный нашей Родиной, подводят итоги проделанной работы, отмечают выдающиеся заслуги советских авиаторов в овладении летным мастерством и новые успехи советской авиационной науки и техники.

Наша страна — родина авиации и воздухоплавания. Творческая мысль русского народа неизменно и намного опережала авиационную науку и технику Западной Европы и Америки. Именно великий русский народ, а никто иной, выдвинул из своей среды талантливых и смелых людей, которые первыми воплотили в жизнь мечту человечества о завоевании воздушной стихии.

В нашем национальном характере есть эта дерзкая отвага, эта любовь к скорости, к полному раскрытию своей могучей силы, и нет в мире народа, который выдвинул бы из своей среды так много первоклассных авиационных дарований. Наш народ — поистине крылатый народ.

Основоположники авиационной науки — русские патриоты-ученые. Первый в мире самолет, поднявшийся в воздух, был создан русским конструктором А. Ф. Можайским задолго до полетов американцев братьев Райт. Первая в мире летающая лодка сконструирована нашим соотечественником Григоровичем. Первыми в мире тяжелыми многомоторными самолетами были наши машины «Русский витязь» и «Илья Муромец». Пионером высшего пилотажа является русский авиатор Нестеров. Основы авиационной науки созданы Н. Е. Жуковским, которого великий Ленин назвал «отцом русской авиации». Теория авиации, теория реактивной техники, тяжелое самолетостроение, парашют, высший пилотаж — все это было создано нашими соотечественниками.

Своими открытиями и практикой летного дела они далеко опередили развитие зарубежной авиационной мысли. Однако царское правительство, раболепствуя перед западной культурой, сковывало творческую активность русского народа. Тупые царские чиновники не только не помогали, но зачастую противодействовали великим открытиям и изобретениям отечественных деятелей, всячески тормозили развитие авиационной науки и промышленности в России. Из-за косности феодально-бюрократического чиновничьего аппарата и технико-экономической отсталости страна не смогла своевременно воспользоваться плодами трудов своих талантливых сынов.

Мы вправе гордиться своим авиационным прошлым, героическими подвигами русских летчиков. Великаны русской авиации проложили дорогу в будущее, они открыли огромные горизонты перед родным народом, и вечно будет славиться их героический труд. Наследуя все лучшее из творений гениальных умов прошлого, советская авиация, взлелеянная и направляемая великим Сталиным, смело и самоотверженно прокладывает новые пути.

С первых же дней существования советской власти большевистская партия проявляла огромную заботу о создании могучей Красной авиации. В тяжелые годы гражданской войны и военной интервенции по указанию Ленина и Сталина в стране была создана целая система авиационных научно-исследовательских и учебных заведений, конструкторских бюро. По инициативе В. И. Ленина в 1918 году в Москве был организован Центральный аэрогидродинамический институт (ныне ЦАГИ), который стал крупнейшим научным центром в области авиации. Спустя год партия и советское правительство создали Московский авиационный техникум, выросший позже в Институт инженеров Красного Воздушного Флота, а затем — в Военно-Воздушную инженерную академию имени Н. Е. Жуковского.

Молодая советская авиация принимала активное участие в боях на всех фронтах гражданской войны. Ее боевой деятельностью лично руководил товарищ Сталин. Новые советские летчики с честью выполнили долг перед Родиной и внесли свою значительную долю в дело победы над врагом.

В период мирного строительства благодаря сталинской политике индустриализации партия и правительство за сравнительно короткий срок добились бурного расцвета Советского Воздушного Флота. В январе 1933 года в своем докладе об итогах первой пятилетки товарищ Сталин заявил:

«У нас не было авиационной промышленности. У нас она есть теперь».

Созданная отечественная авиационная промышленность явилась прочной материальной базой ускоренного развития в стране собственного самолето- и моторостроения.

Товарищ Сталин — вдохновитель и организатор всех побед советской авиации. Нет ни одного самолета, ни одного мотора, которые товарищ Сталин не осмотрел бы в проекте, модели или в натуре. Товарищ Сталин вырастил и воспитал целую плеяду талантливых авиационных конструкторов, имена которых широко известны всему миру, замечательные кадры советских авиаторов. «Должен признаться, — говорил товарищ Сталин, — что я люблю летчиков. Если я узнаю, что какого-нибудь летчика обижают, у меня прямо сердце болит. За летчиков мы должны стоять горой». Сталинская забота вселяет в советских летчиков непоколебимую уверенность в своих силах, рождает у них неиссякаемую творческую энергию и готовность итти на самоотверженный труд и героические подвиги во славу нашей великой социалистической Родины.

Выполняя задачу, поставленную вождем — летать дальше всех, быстрее всех и выше всех, — советские летчики в годы предвоенных пятилеток совершили немало героических подвигов, прославивших сталинскую авиацию.

Советские летчики обеспечили нашей Родине по количеству и качеству авиационных рекордов первое место в мире. Вспомним эпопею спасения челюскинцев, перелет чкаловского экипажа по сталинскому маршруту Москва — остров Удд (ныне Чкалов), всемирно-исторические перелеты по высадке советской арктической экспедиции на Северном полюсе, героические беспосадочные перелеты экипажей В. Чкалова и М. Громова из Москвы через Северный полюс в Северную Америку. Вспомним высотные полеты Коккинаки и Нюхтикова, перелет женского экипажа «Родины» в составе В. Гризодубовой, П. Осипенко и М. Расковой из Москвы на Дальний Восток, под'ем на высоту 22 тысяч метров советских аэронавтов и многие другие подвиги крылатых героев, продемонстрировавших всему миру величайшие достижения советской авиации.

Все возрастающее могущество сталинской авиации с особой силой проявилось в суровые годы Великой Отечественной войны. В боях против немецко-фашистских захватчиков и японских империалистов сталинские соколы вновь доказали, что советская авиация превосходит вражескую авиацию, что советские летчики являются умелыми и бесстрашными воздушными бойцами.

В ожесточенных боях под Москвой сталинская авиация навсегда развеяла миф о непобедимости военно-воздушных сил фашистской Германии. В дни Сталинградской битвы наш Воздушный Флот, взаимодействуя с наземными войсками, сыграл огромную роль в разгроме немецко-фашистских полчищ. В боях на Кубани, на Курской дуге советским военно-воздушным силам всегда принадлежало полное и безраздельное господство в воздухе. Достаточно сказать, что лишь за 18 дней боев под Курском нашими истребителями было сбито 1392 немецких самолета.

Массированные удары сталинской авиации наводили страх на врага. Особенно памятно заключительное сражение Советской Армии за Берлин, в котором принимало участие 8.400 наших самолетов. В течение одних суток было проведено больше 15 тысяч самолетовылетов, а в воздушных боях над городом сбито более 700 немецких самолетов.

Военно-Воздушные силы социалистической державы сыграли также серьезную роль в быстрой и полной победе наших войск над империалистической Японией. Наличие могучей авиационной промышленности, своевременно созданной большевистской партией и товарищем Сталиным, позволило нам в ходе сражений выпускать столько самолетов, сколько требовал фронт. В последние три года войны советская авиапромышленность ежегодно давала в среднем по 40 тысяч самолетов. Общая численность самолетов в нашей авиации увеличилась за время войны в 5 раз.

Оценивая боевые действия советской авиации, товарищ Сталин писал:

«В Великой Отечественной войне советского народа против фашистской Германии наша авиация с честью выполнила свой долг перед Родиной.

Славные соколы нашей отчизны в ожесточенных воздушных сражениях разгромили хваленую немецкую авиацию, чем и обеспечили свободу действий для Красной Армии и избавили население нашей страны от вражеских бомбардировок с воздуха».

Родина высоко оценила боевые заслуги советских авиаторов. Свыше 200 тысяч воздушных бойцов были награждены орденами и медалями Советского Союза. Более 2100 авиаторам присвоено высокое звание Героя Советского Союза. 63 воина стали дважды Героями Советского Союза. Среди них — летчики и штурманы тт. Молодчий, Сенько, Таран, Федоров, Осипов и другие. Прославленные советские летчики Александр Покрышкин, лично сбивший 59 самолетов врага, и Иван Кожедуб, имеющий на своем боевом счету 62 уничтоженных самолета противника, стали кавалерами трех Золотых Звезд.

Великая Отечественная война показала всему миру, что советская авиация — лучшая авиация нашего времени. Война убедительно продемонстрировала, на что способны советский народ и его Вооруженные Силы, воспитанные в духе беспредельной любви и преданности социалистическому Отечеству, большевистской партии и великому Сталину.

Наша победа, указывал товарищ Сталин, означает, что победил наш общественный и государственный строй, победила наша героическая Армия.

Вместе со всей страной из года в год растет и крепнет наш могучий Воздушный Флот. Советские ученые и конструкторы, работники авиапромышленности успешно обогащают Воздушный Флот новыми совершенными образцами авиационной техники. Сталинские соколы не жалеют сил и труда, чтобы в совершенстве освоить новую технику. Воздушные парады, проводимые ежегодно в Москве, наглядно показывают, что мастерство советских летчиков неуклонно растет и совершенствуется.

Неизмеримо вырос в послевоенное время и Гражданский Воздушный Флот. Об этом красноречиво свидетельствуют такие факты: общая протяженность воздушных трасс Советского Союза превысила довоенный уровень еще в 1945 году, а начиная с 1948 года она намного превышает длину внутренних линий США. Широкое развитие получили линии союзного и местного значения. Самолет все шире применяется в народном хозяйстве, в быту советских людей.

Успехи Воздушного Флота СССР с радостью и гордостью воспринимаются всем советским народом. Забота и любовь советских людей к своему детищу — сталинской авиации — ярко проявляются в деятельности Добровольного общества содействия авиации — Досав. Тысячи советских граждан активно участвуют в работе организаций Досава, охотно учатся авиационному делу, широко ведут пропаганду авиационных знаний.

В обстановке выдающихся успехов советского народа на фронте борьбы за досрочное выполнение послевоенной пятилетки, в обстановке все возрастающей борьбы за мир отмечает наша Родина праздник Сталинской авиации. Все честные люди мира с готовностью ставят свои подписи под Воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира о запрещении атомного оружия и об'явлении военным преступником того правительства, которое первым применит это оружие.

К голосу миллионов людей доброй воли присоединил свой могучий голос знаменосец борьбы за мир — великий советский народ. Подписи советских людей — рабочих, колхозников, интеллигентов, воинов Советской Армии — грозное предупреждение империалистическим агрессорам, которые забыли уроки истории.

Советские Вооруженные Силы, стоящие на страже мира и безопасности нашей Родины, с честью выполняют свою благородную миссию. Советская Армия надежно охраняет созидательный труд нашего народа. Зорко охраняют советское небо славные сталинские соколы, которые в традиционный день Воздушного Флота СССР демонстрируют перед советским народом свою мощь, свои новые замечательные достижения, демонстрируют свою безграничную преданность Родине, великому Сталину.

**Подполковник М. ЛЕБЕДИНСКИЙ**

# Грандиозное сооружение великой сталинской эпохи

Завтра исполняется 13-я годовщина со дня пуска канала им. Москвы — грандиозного сооружения великой сталинской эпохи.

За 13 лет эксплоатации канал вошел в жизнь и быт не только москвичей, но и стал гордостью всего советского народа.

Сейчас, когда в огромных масштабах идет развитие нашей родной столицы в области промышленности и жилищно-культурного строительства, особенно становится наглядным и понятным гениальная всеобъемлющая сталинская идея — повернуть Волгу на Москву, соединить Москву-реку каналом с великой русской рекой.

Осуществление предложения товарища Сталина о соединении Волги с Москвой-рекой не только коренным образом разрешило задачу обводнения Москвы-реки и водоснабжения столицы, но создало глубоководный судоходный путь, соединяющий столицу с Волгой, получивший за эти годы большое народнохозяйственное значение.

С каждым годом по каналу все больше и больше плывет крупных нефтеналивных судов, барж, больших волжских грузовых и пассажирских пароходов и теплоходов. Они везут нефть, рыбу с Каспия, лес с Ладоги, хлеб из Поволжья и многие другие грузы.

### 13 лет канала имени Москвы

Река Москва стала чистой и полноводной. Окраины столицы получили широко развитую водопроводную сеть, которая ежегодно расширяется. В районе водохранилищ Икшинского, Клязьминского, Учинского и Химкинского созданы прекрасные места для отдыха москвичей.

Канал имени Москвы — ярчайшее выражение сталинской заботы о человеке. Только партия большевиков способна с таким невиданным в истории размахом и смелостью ставить на службу трудящихся несметные богатства нашей Родины.

За 13 лет работы коллектив канала преодолел немало трудностей, год от года совершенствуя имеющуюся технику и внедряя новую. Так, впервые в Советском Союзе на канале было внедрено телемеханическое управление, что сделало возможным на расстоянии до 60 километров с центрального диспетчерского пункта управлять работой мощных пропеллерных насосов и гидрогенераторов.

Все процессы пуска и остановки агрегатов производятся без участия персонала сооружений; их контролирует энергодиспетчер с центрального диспетчерского пункта.

Разработана и осуществлен проект полной автоматизации двух гидростанций на Москве-реке. Эти станции работают без дежурного персонала и закрыты на «замок». Все процессы пуска, синхронизация с сетью Мосэнерго, набор нагрузки автоматизированы и производятся без участия людей. Контроль за работой станций осуществляется специальным прибором — авторапортом по телефонному аппарату. Набрав определенный номер, вы можете получить все необходимые данные о работе станции, а именно: сколько работает машин, какая нагрузка на них, напряжение на шинах станции, отметки верхнего бьефа и общее состояние всего оборудования станции.

Большие работы проведены в области модернизации и ремонта энергетического оборудования, разработки новых, более совершенных схем управления агрегатами насосных станций и гидростанций.

Проведена также большая работа и в путейском хозяйстве. Разработаны и внедрены в эксплоатацию новые, более совершенные знаки обстановки пути, заменена деревянная обшивка нижних двухстворчатых ворот на десяти шлюзах, изготовлено и введено в эксплоатацию шесть металлических паромных переправ и т. д.

Коллектив канала является творческим коллективом. Он не стоит на месте, а с каждым годом дает новые технические усовершенствования в работе энергетических и путевых сооружений. Имена лучших новаторов техники — инженеров, техников и мастеров тт. Кузнецова А. Г., Изотова Н. И., Фрадкина Б. М., Лозникова В. К., Волохова М. Д., Агафонова А. Н., Анфимова В. И., Филимонова В. Н., Жданова В. С., Маркова А. И., Ярустовского А. А., Колыхаева И. И., Шуравина Н. Ф. и многих других — пользуются заслуженной славой на канале.

Вступая в завершающий год послевоенной сталинской пятилетки, коллектив канала принял на себя социалистические обязательства — работать в навигацию 1950 года так, чтобы обеспечить безотказное действие всех сооружений и механизмов, стать стахановским коллективом по всем показателям своей деятельности. В соответствии с принятыми социалистическими обязательствами и стахановским планом между всеми коллективами канала широко развернулось социалистическое соревнование. Почин инженера-коммунистки Перервинской ГЭС тов. Котельниковой, выступившей инициатором за принятие оборудования на социалистическую сохранность, нашел широкую поддержку среди работников канала. Ее примеру последовали инженеры Карамышевской ГЭС тт. Запрудский, Рогатнев, начальник гидроцеха Иваньковской ГЭС тов. Шуравин, мастер тов. Гальцов и многие другие.

Начальник вахты шлюза № 3 коммунистка тов. Маркова В. С. — инициатор вахты отличного качества. Она вступила в социалистическое соревнование с командой теплохода «Иосиф Сталин». Её примеру последовали старший механик этого же шлюза тов. Шишкин, заключивший договор соревнования с командой парохода «М. Дюканов», и начальник вахты шлюза № 4 тов. Белонович, соревнующийся с командой грузового теплохода № 411.

В связи со сбором подписей под Стокгольмским Воззванием в нашей стране коллективы канала встали на стахановскую вахту мира. Дежурный инженер тов. Шуварикова (Ново-Тверецкая ГЭС) пересмотрел свои социалистические обязательства и взял новые, повышенные обязательства работать еще лучше, осваивать и совершенствовать технику. Почин дежурного инженера тов. Шуварикова находит поддержку среди других работников канала.

Стахановскую работу коллектива канала характеризуют краткие итоги шестимесячной работы нынешнего года. Выработка электроэнергии гидростанциями канала за шесть месяцев составляет 120% к плану. Экономия воды при шлюзовании составляет 20.836 млн. м³, коэфициент использования призмы 1.48 при плане 1.38. Экономия электроэнергии на собственные нужды по энергетическим сооружениям составляет 24,5% к плану. Обеспечена четкая и бесперебойная работа энергетических сооружений.

Однако успехи в выполнении стахановского плана канала не могут заслонить имеющиеся еще недостатки. За истекший период навигации имелась задержка на шлюзе № 5 при снятии резины со створных столбов на нижних воротах, задержка по срокам ввода в эксплоатацию паромных переправ №№ 7, 12 и 14 и других об'ектов.

Нет сомнения, что коллектив канала, понимая всю полноту ответственности за выполнение принятого стахановского плана, еще упорнее будет трудиться, применяя испытанный метод — социалистическое соревнование, распространяя опыт лучших изобретателей и рационализаторов.

В день 13-й годовщины, коллектив канала имени Москвы выражает глубокую благодарность инициатору строительства канала — вождю народов великому Сталину и заверяет его, что приложит все свои знания и энергию на дальнейшее совершенствование техники этого прекрасного гидротехнического сооружения нашей социалистической Родины.

**Е. ТЕЛЬПУХОВСКИЙ,**
**зам. начальника Главного управления канала им. Москвы по политчасти**

*Социалистическое соревнование портовиков*

# В борьбе за скоростную обработку судов

В нынешнюю навигацию команды ряда судов Восточносибирского пароходства показывают замечательные образцы работы. По инициативе команд пароходов «М. Горький» и «В. Чкалов» на флоте получил распространение часовой график работы судна в пути следования. Это способствовало успешному выполнению большинством судов своих заданий. Несмотря на позднее начало навигации, апреле-майский план перевозок пароходство выполнило.

Однако с первых дней навигации обнаружились значительные простои флота на пристанях пароходства и у причалов клиентуры. Причиной этого явления были, с одной стороны, ошибки в диспетчерском командовании, с другой — неполадки в организации труда и технологии на некоторых пристанях, слабое использование механизации. Поэтому основное внимание мы направили на ликвидацию простоев флота под обработкой.

Пристань Макарьево — узловой пункт Восточносибирского пароходства, решающий четкую работу флота. Здесь суда берут топливо, смазку, продовольствие, проходят профилактический ремонт. Макарьево занимает в пароходстве второе место по грузообороту и первое — по переработке грузов. Естественно, что всякое улучшение или ухудшение в работе пристани сразу сказывается на итогах деятельности всего пароходства.

Коллектив пристани стремится работать высокопроизводительно, полностью удовлетворить запросы стахановцев флота. Из года в год пристанское хозяйство и механизация растут, совершенствуются. В прошлом году портовики Макарьева зарекомендовали себя мастерами скоростной обработки флота и в течение всей навигации держали в бассейне первенство.

Пять лет назад каждый транспортер пристани работал с производительностью до 30 тонн в час при скорости движения ленты до 1 метра в секунду. В последующие годы производительность транспортеров возрастала, но никогда она еще не достигала нынешнего уровня. Коллектив отлично подготовил к навигации все свое хозяйство. Был построен дополнительный бункер емкостью 1000 тонн. На транспортерах удлинили и расширили ленту, моторы заменили более мощными, вместо чугунных поставили стальные шестерни. Сбрасывающие трубы у всех транспортерных установок сделали выдвижными, а концы главных транспортеров вынесли на метр на речную сторону, скорость движения лент увеличили до 4 метров в секунду.

Начальник механизации пристани тов. Одинцев энергично внедряет все новое и передовое, что рождается в портах речного транспорта. Много ценных предложений внес и осуществил он лично сам. Стараниями механизаторов за истекший период нынешнего года 99,8 проц. всех грузов на пристани Макарьево обработано с помощью механизмов.

Первым в пароходстве коллектив пристани перешел на организацию труда по принципу единых диспетчерских смен. Это намного подняло роль и ответственность диспетчера погрузо-разгрузочных работ, сделало его настоящим хозяином смены. Создание единых смен дало возможность организовать действенное социалистическое соревнование.

Грузчики распределены по бригадам, за каждым из них закреплен производственный инвентарь. Бригадир, зная диспетчерское задание, информирует грузчиков о характере предстоящей работы, заранее готовит рабочее место.

Весь комплекс организационно-технических мероприятий дал возможность коллективу пристани Макарьево с первых дней навигации начать скоростную обработку судов. В мае, например, на обработку 25 барж было затрачено 41 час при норме 202 часа. Судо-суточные нормы выполняются на 400, а в отдельные дни на 600 и более процентов. Как правило, погрузка 1200 тонн угля в баржу занимает всего полтора часа вместо 7,8 часа по норме.

Ни разу пристань по своей вине не задержала судно. Благодаря скоростной обработке пристань на 17 проц. снизила себестоимость грузовых работ, получив в апреле — мае 33 тысячи рублей сверхплановой экономии. С начала года на пристани сэкономлено свыше 300 тыс. рублей.

Как и в прошлом году, коллектив пристани Макарьево идет в бассейне в рялу передовиков соревнования. Высокой производительностью труда, безупречным отношением к делу славятся десятки работников пристани. Среди них — сменные механики тт. Кравцевич, Чечулин, Шутов, мотористы тт. Сергеев, Середкин, бригадиры грузчиков тт. Рожков, Ильинский, Улитин, грузчики тт. Фалилеев, Молчанов, Овчаров и другие.

Вторым пунктом скоростной обработки флота на Ангаре является угольный причал пристани Иркутск. В прошлом году крановщики этого причала все поступившие к ним баржи разгрузили в срок и досрочно, достигнув большой производительности механизмов. Например, кран старшего крановщика тов. Соколова за навигацию перегрузил свыше 160 тысяч тонн угля.

Хорошо работает коллектив причала и в этом году. Все баржи обрабатываются без задержек. Часовая производительность каждого крана достигла 140 тонн при плане в 70 тонн, а отдельные краны дают по 200 тонн.

Как на пристани Макарьево, так и на Иркутском угольном причале повышение производительности механизации идет за счет усовершенствования техники и повышения культуры в работе крановщиков. Крановщик тов. Соколов, например, в совершенстве овладел своей профессией. Он почти наполовину сократил число операций крана на разгрузке углярок. Закрытие грейфера стахановец производит одновременно с поворотом стрелы, а при надобности еще и с передвижением по рельсам. По методу тов. Соколова в нынешнем году работает большинство крановщиков.

В начале навигации по предложению сменного механика пристани Иркутск тов. Лобанова применен новый метод сращивания тросов. Если раньше 75-метровый трос портального крана через каждые 15—18 дней менялся, то сейчас из него выбрасываются лишь изношенные 4 — 5 метров, остальной трос вновь пускается в работу. Предложение тов. Лобанова дает большую экономию средств, расходовавшихся прежде на приобретение новых тросов.

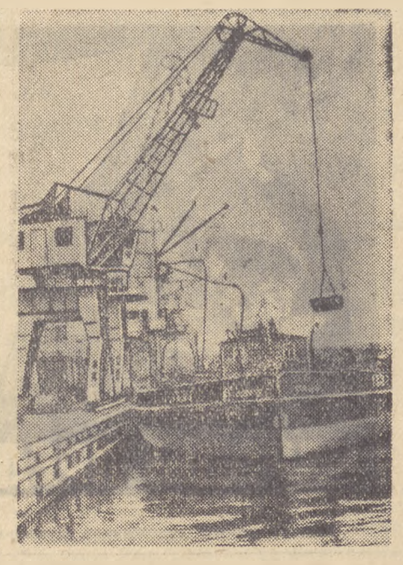
К сожалению, новаторские приемы механизаторов угольного причала плохо передаются механизаторам городского участка пристани Иркутск. Транспортеры здесь используются не на полную мощность, нередко вовсе бездействуют, что отрицательно сказывается на сроках обработки судов.

В настоящее время руководство пристани, партийная и профсоюзная организации борются за то, чтобы преодолеть антимеханизаторские настроения, сделать всю пристань Иркутск пристанью скоростной обработки флота.

Велики еще простои флота на пристанях Заярск (начальник пристани тов. Матвеев) и Улан-Удэ (начальник пристани тов. Писарюк). Несмотря на хорошую механизацию, флот в Улан-Удэ подолгу простаивает под погрузо-разгрузочными операциями. Немалые помехи происходят также из-за несвоевременного формирования возов, плохого обслуживания работников ОРС'а и других причин.

Пароходство и политотдел принимают сейчас все меры к тому, чтобы полностью ликвидировать простои флота, создать все условия для скоростной обработки судов как в портах и на пристанях пароходства, так и у причалов клиентуры.

**С. ПОГОДИН,**
начальник Восточносибирского пароходства.



В Южном порту столицы.
Фото С. РОССИНА.

## Первый месяц работы по потоку

После тщательной подготовки технической и технологической документации, заготовки шаблонов, подготовки рабочих мест Давид-Городокская судоверфь перешла в начале мая на поточный метод постройки деревянных барж. Уже с первых дней работы по потоку выявились преимущества этого метода. Бригады заготовителей получили полный комплект брусьев и досок, готовые детали для одной баржи стали поступать по узколейным путям на стапельную площадку, где бригады сборщиков, болтовщиков и конопатчиков собирали и проконопачивали баржу. Это упорядочило рабочие места, устранило перерасход материалов.

Коллектив верфи принял шаг потока (период между началом производства и сдачей баржи в эксплоатацию), равный шести дням, что на один день сокращало предусмотренный главком график сдачи судов.

Результаты работы в мае показали, что наш коллектив справился с поставленной перед ним задачей: месячный план по валовой продукции был выполнен на 145 проц., а по судостроению — на 163 проц. По сравнению с маем 1949 года выпуск судостроительной продукции увеличился более чем в три раза.

Судостроительный цех (начальник тов. Казанцев, комсорг тов. Отрощенко, профорг тов. Чернецов), став на стахановскую вахту в честь сессии Верховного Совета СССР, за 6 дней до срока сдал баржу № 114 с оценкой «отлично» и за 3 дня до срока — баржу № 115 с оценкой «хорошо». Комсомольско-молодежная бригада тов. Шульги не только сократила цикл своей работы на один день, но, укладываясь в новый график, взяла на себя часть работы другой бригады.

Сейчас наш коллектив поставил перед собой новую задачу: сократить шаг потока до пяти дней.

Занимаясь вопросами усовершенствования технологии баржестроения, коллектив верфи не забывает о капитальном и жилищно-бытовом строительстве. Пятимесячный план капитального строительства мы выполнили на 141 проц.

**Л. ЛЕЗИН,**
главный инженер Давид-Городокской судоверфи.

## Радисты отличной связи

В прошлую навигацию по инициативе радистки пристани Усть-Тара Зины Скачковой на Нижнем Иртыше развернулось социалистическое соревнование на звание «Радист отличной связи».

В навигацию 1949 года приказом начальника Главвостока тов. Чеботарева за обеспечение отличной связи, за отличное содержание техники 16 радистов Нижнеиртышского пароходства были удостоены звания «Радист отличной связи». Среди них — инициатор соревнования Зина Скачкова.

Соревнование связистов с новой силой развернулось в навигацию 1950 года. За успешную работу в мае звание «Радист отличной связи» получили радист парохода «А. Суворов» тов. Сергеев, старшая радистка пристани Тюмень тов. Расцопова и радистка пристани Тобольск тов. Таскаева.

**Н. ШЛЯХТИН.**

# Почему Печорское пароходство снизило темпы перевозок

Речники Печоры выполнили майский план перевозок по тоннам на 158 процентов и по тонно-километрам — на 173. Между тем, за высокими показателями скрываются существенные недостатки. Несмотря на общее перевыполнение майского плана, 19 пароходов не выполнили установленного задания. Особенно сильно отставали пароходы «М. Шолохов», «Углекоп», «Кровельщик». Навигация началась в конце апреля, а в затонах 10 первых дней июня стояли десятки судов. Почти на месяц была задержана сдача в эксплоатацию 45 барж и 3 рейдовых пароходов. Многие суда были отремонтированы некачественно.

Удовлетворившись успехами первого месяца навигации, начальник пароходства тов. Иванов и начальник политотдела тов. Колбасников не устранили недостатков, и в июне дела пошли значительно хуже. Июньский план пароходство недовыполнило по тоннам на 26 процентов и по тонно-километрам — на 22,2. Основная причина плохой работы кроется в том, что недостатки, бывшие в мае, еще более возросли.

Особенно велики простои несамоходного флота. Баржа № 693 (шкипер тов. Лексин) простояла у причалов Печорского порта с 20 мая по 20 июня в ожидании выгрузки. На рейде пристани Елэкэ Кырта груженые баржи простаивают сутками, так как клиентура не дает своевременно адреса получателей. На причале Кожва 20 барж простояли под погрузкой сверх нормы 460 часов. Общие простои флота за месяц составили тысячи часов. Руководители службы движения тт. Литов и Ковалев лишь регистрируют факты простоя, не принимая никаких мер.

Из-за попустительства движенцев увеличилось количество аварий с плотами. Только по Нижнепечорскому участку за два месяца произошел ряд аварий с плотами, принесших много тысяч рублей убытка.

30 мая, при следовании с плотом в Поолун Шаре, исполняющий обязанности капитана парохода «Социалист» тов. Сметанин уснул на вахте. Плот привалило к берегу. Проснувшийся капитан панически скомандовал:

— Полный вперед!

Пароход разорвал ошлаговку плота. Разнесло более 1000 кубометров древесины. На ликвидацию аварии и сбор древесины пароход затратил 197 часов. При сдаче плота нехватило 853 кубометров древесины.

2 июня при следовании вверх на участке Плотник Нос затонула груженная лесом баржа № 453. Капитан парохода «Серафимович» тов. Реутов нарушил Правила плавания. Он не остановился при начале штормового ветра. В результате у баржи сорвало руль, развернуло ахтерштевень, разнесло 300 кубометров древесины, баржа выведена из строя.

Большинство аварий происходит из-за несоблюдения Правил плавания, нарушений Устава о дисциплине. Начальник политотдела тов. Колбасников и начальник пароходства тов. Иванов не занимаются анализом причин аварий. Их не встревожил даже тот факт, что один из лучших пароходов — флагман «Общественник», в прошлом году завершивший второй пятилетний план, нынче не выполняет заданий и потерпел пять аварий.

Коллектив на судне тот же, что и в прошлом году, но работа идет хуже.

— Я и сам не знаю, как получаются аварии, — говорит капитан тов. Брюхов. Но ему никто не помог разобраться в причинах аварийности.

В пароходстве и политотделе много говорят об укреплении трудовой дисциплины... Но практически ничего не сделано. Устав о дисциплине нарушается, причем нарушителями являются сами командиры (капитан парохода «Печорский пионер» Ануфриев и механик Семяшкин, капитан парохода «Серафимович» Реутов и др.).

На снижение темпов работы в июне повлияло также и неудовлетворительное руководство социалистическим соревнованием. Итоги соревнования за май подведены лишь в середине июня.

В политотделе и пароходстве утешаются тем, что команды 22 пароходов взяли обязательство работать по-руслановски и составили стахановские планы. Но контроля за осуществлением обязательств нет. Более того, командам не помогли даже в составлении реальных, технически обоснованных планов. Зам. начальника пароходства по эксплоатации тов. Литов и главный диспетчер тов. Ковалев ограничились тем, что разослали на 22 судна стахановские планы пароходов «Свирь» и «Освод». Какие от этого получились результаты, никто не интересуется. Поэтому не удивительно, что в июне руслановцами было проведено всего 4 сквозных безостановочных рейса, тогда как в мае их было сделано 23.

В таком же положении оказались и бурлаковские суда. Начальник механико-судовой службы тов. Пец с гордостью заявляет:

— Нынче у нас 23 парохода и 29 барж являются бурлаковскими.

Но тов. Пец и его подчиненные не знают о состоянии работы на бурлаковских судах, не знают, обеспечены ли они запасными частями, инструментами, материалами. На бурлаковских судах работники механико-судовой службы не бывают, технической помощи бурлаковцам не оказывают. Прошло более двух месяцев навигации, а в механико-судовой службе до сих пор не подведены итоги работы бурлаковских судов.

Перед началом навигации команды многих пароходов обязались поддерживать почин Л. Корабельчиковой, работать два дня в месяц на сэкономленном топливе и смазке. Но как претворяются в жизнь эти обязательства, работники механико-судовой службы не интересуются.

Начальник политотдела тов. Колбасников уверяет, что многие пароходы в мае один-два дня работали на сэкономленном топливе и смазке. Но тов. Колбасников и тов. Пец не могут конкретно назвать ни одного судна, выполнившего это обязательство.

Таким образом, соревнование за экономию топлива идет самотеком. Итоги экономии топлива и смазки за май и за июнь не подведены. Не знают о результатах соревнования и команды судов.

Отсутствие четкого руководства движением приводит и к холостым пробегам. Только в июне мощный пароход «Транспортник» сделал четыре пробега порожняком — 1960 километров из Печоры до Троицко-Печерска. Два раза порожняком прошел пароход «Кровельщик».

Сказалось также низкое качество ремонта. Пароходы «Общественник», «Кровельщик», «Лесовоз», «Красноармеец» и «Пограничник» за первые месяцы навигации дважды становились на повторный ремонт.

В результате всех этих недостатков пароходство в июне при хороших горизонтах воды не выполнило месячного плана перевозок. Не улучшилось положение и в июле. В первой пятидневке пароходство работало без плана.

**И. БУРОВ.**

## Лучший механик

31 год работает на речном транспорте механик парохода «Капитан Чалаев» тов. Бебенин. На этом судне он бессменно с 1934 года. Здесь старая машина, но работает и содержится она в отличном состоянии. С помощью механика почти все члены машинной команды овладели второй, ремонтной специальностью.

Свои знания и опыт тов. Бебенин передает машинной команде. Он подготовил немало механиков, помощников механика, масленщиков, кочегаров. Его ученики сейчас работают механиками: тов. Креев — на пароходе «Тимошенко», тов. Якунин — на пароходе «Чебоксары», тов. Каразопов — на грузовом теплоходе.

За безупречную работу механик Бебенин награжден медалью «За трудовое отличие». Ему присвоено звание лучшего механика Министерства речного флота.

**Ф. ВЛАДИМИРОВ.**
СТАЛИНГРАД.

# Формальное отношение к важному делу

### В Волжском грузовом пароходстве недооценивают бурлаковское движение

Волжское грузовое пароходство не может похвастать ни количеством, ни качеством бурлаковских судов. В числе несамоходного флота, например, нет ни одного бурлаковского судна. Да и список самоходных судов, которым за 1949 год присвоено звание «Бурлаковское судно», не велик. Правда, главный инженер Волжского грузового пароходства тов. Макарычев утверждает, что после незначительной осенней профилактики по методу знатного механика, лауреата Сталинской премии тов. Бурлакова в 1948—1949 году было поставлено 63 самоходных судна. Механики-бурлаковцы пароходства сберегли государству 2.660 тыс. рублей. Это — факт отрадный. Но можно ли этим ограничиться в крупнейшем пароходстве министерства? Конечно, нет. Учитывая масштабы пароходства, количество и мощность судов, эти показатели можно расценить только, как очень скромные.

Такой результат распространения бурлаковского движения на грузовом флоте Волги об'ясняется неудовлетворительным руководством этим важнейшим делом со стороны главного инженера пароходства тов. Макарычева, начальника механико-судовой службы тов. Юшкина и руководителей районных управлений.

Какую же задачу поставили ныне перед собой руководители пароходства? «Исходя из технического состояния флота» (?!), добиться, чтобы в нынешнем году было 69 самоходных бурлаковских судов и 99 бурлаковских барж. Размах не так уж велик. Но и этот план должен быть, разумеется, подкреплен организаторской работой с судовыми командами, методической технической помощью и т. д. Однако до сих пор многие из шкиперов ничего не знают о применении бурлаковских методов на несамоходном флоте. Технический инструктаж отсутствует. Некоторые суда включались в список без совета с людьми, работающими на баржевом флоте.

Механико-судовая служба плохо руководит деятельностью механиков-наставников по вопросам развития бурлаковского движения. В группе механика-наставника тов. Жихарева—12 буксирных пароходов, но бурлаковских только три. Другой механик-наставник тов. Бовин заявляет, что из 14 пароходов у него в группе нет ни одного бурлаковского. В нынешнем году, говорит тов. Бовин, по вопросам бурлаковского движения мы от пароходства никаких материалов не получали. Руководствуемся прошлогодними приказами министерства и пароходства...

На проходившем в марте бассейновом совещании актива речников было решено: «Провести в навигацию не менее двух раз осмотр бурлаковских судов с целью проверки выполнения командами обязательств по профилактике и подготовке судна к постановке его на зимний отстой 1950—1951 года без заводского ремонта». Прошло уже более 3 месяцев, а осмотр судов еще не начался.

Интересы коллективов бурлаковских судов не волнуют некоторых работников пароходства. Сменные детали для флота на заводах не изготовляются в срок. Снабжение материалами (особенно красочными) для проведения летней профилактики организовано неудовлетворительно. В пароходстве занижают учет и контроль по выполнению программы лунинско-киселевских работ.

Организационно-массовая работа по развитию бурлаковского движения на флоте не проводится. Технических лекций, докладов и бесед на судах на эту тему не бывает. В стороне от помощи бурлаковцам стоят партком пароходства и бассейновый комитет профсоюза речников. Учета соревнования и повседневного контроля за работой бурлаковцев не организовано.

Равнодушную позицию занимает в этом вопросе и политотдел Волжского грузового пароходства, руководители которого не вникают глубоко в сущность причин — почему же грузовое пароходство топчется на месте.

**П. ШАСТИН.**
г. КУЙБЫШЕВ (наш корр.).

# Некоторые вопросы теории и практики дноуглубления

Повышение экономичности работы транспортного флота, улучшение техники грузоперевозок требуют дальнейшего систематического увеличения габаритов пути на перекатах. Эту задачу путейцы должны решать с наибольшим технико-экономическим результатом. Однако практика последних лет наглядно показала, что с помощью дноуглубления (в основном землечерпания) на большинстве рек первоначально было достигнуто увеличение наименьших транзитных глубин на 200 проц. и выше по сравнению с естественными, а дальнейшее их приближение замедлилось, несмотря на огромный рост дноуглубительных работ. Так, на участке Щербаков — устье Камы (на Волге) в 1939 — 1940 гг. извлекалось грунта в 1,93 раза больше, чем до 1917 года, но гарантированные глубины повысились за это время лишь на 20 см. Аналогичную картину мы видим на Днепре и на других реках.

Наблюдается большое увеличение повторных землечерпательных работ на перекатах; на некоторых из них земмашины ставятся в течение одной навигации по два-три раза. И, наконец, последнее. При современных способах землечерпания удается сравнительно быстро достигать заданного увеличения транзитных глубин на перекатах, но как только дноуглубительные работы прекращаются или уменьшаются, немедленно резко уменьшаются и габариты пути.

Последнее обстоятельство говорит о наличии чрезвычайно малого остаточного глубинного эффекта, получаемого дноуглублением. Оно в то же время подтверждает мысль, что нынешняя система дноуглубления оказывает слабое воздействие на речной поток, не вызывает коренных русловых переформирований.

Получается неприглядная картина. Интересы транспортного флота требуют дальнейшего повышения транзитных глубин, а путейцы со своими наличными техническими средствами и системой работ еле справляются с поддержанием достигнутых габаритов пути. Это указывает на наличие крупных дефектов в организации и технике дноуглубления, что и заставляет сегодня путейцев бить тревогу.

Назрела острая необходимость на основе накопленного опыта пересмотреть и переоценить все руководящие принципы и теории, положенные в основу современного дноуглубления. Настала пора назвать некоторые вещи их настоящими именами.

В первую очередь необходимо переоценить систему транзитного землечерпания, которая по инициативе профессора Л. И. Кустова широко применяется на наших реках. Эта система, кажущаяся на первый взгляд очень логичной и высокоэффективной, таит в себе, по нашему мнению, крупнейшие недостатки и даже приносит огромный вред делу дальнейшего прогресса. Основанная на теории «воспособления речному потоку», на послойной разработке перекатов, эта теория идейно разоружает путейцев, неправильно ориентирует их в строительстве и использовании технических средств.

Согласно теории «воспособления», формирующая деятельность речного потока имеет общую естественную тенденцию к созданию русла максимально возможной для данной реки ширины, глубины и плавности очертаний в плане. Отсюда для сторонников данной теории представлялась очевидной **«совершенная нецелесообразность пользования** в гидротехнике естественно-судоходных речных путей **принципом насилия** и, наоборот, **исключительная целесообразность пользования принципом воспособления естественной формирующей работе реки».** (П. Н. Жуковский, «Об организации и системе землечерпания на транзите рек с подвижным ложем», 1925 г.).

Всякое сколько-нибудь серьезное инженерное вмешательство в жизнь перекатов, исходя из указанного воззрения, об'являлось «насилием» над рекой, поэтому браковалось и отменялось. Лучшим методом углубления перекатов признавался тот, который позволял производить лишь «подскабливание» судовых ходов и вести послойную разработку прорезей.

За многие тысячелетия, как появились наши реки с подвижным ложем, еще ни одна из них под влиянием «общей тенденции» не пришла в нормально устойчивое положение. Что же, мы и дальше должны спокойно ожидать этой божьей благодати?

Теория «воспособления», в том виде, как она изложена выше, противоречит положениям диалектического материализма об активном воздействии человека на природу, она реакционна. Ее сторонники, вольно или невольно, скатываются на практике к крупнейшим технико-экономическим ошибкам.

Метод послойного углубления прорезей приводит к тому, что перекаты разрабатываются по нескольку раз за навигацию. А иначе и нельзя, так как каждый раз с судового хода снимается относительно небольшое количество грунта с тем, чтобы обеспечить на короткий отрезок времени дифференцированную глубину. Например, Л. И. Кустов в своей работе: «Методика составления производственного плана путевых работ» (1947 г.) дает в качестве образца схему разработки одного из волжских перекатов в три срока: 12 мая, 2 июня и 22 октября. В результате по всему плесу в течение навигации набирается большое число отдельных работ с малой кубатурой, а в целом с огромным об'емом.

Сторонники теории «воспособления» пришли — и опять без должных доказательств — к выводу об экономической невыгодности иметь на вооружении мощные земснаряды. И вот на протяжении десятилетий строились земснаряды производительностью до 500 м³/час; причем за последние годы наметилась тенденция к строительству еще более мелких машин (в 120, 150, 250 м³/час.). В результате Советский Союз имеет сейчас самый многочисленный в мире речной дноуглубительный флот, но состоящий из маломощных машин.

Посмотрим теперь, какова технико-экономическая эффективность земснарядов различной мощности.

| Техническая производительность снаряда (в м³/час) | Штат команды | Суточная выработка снаряда (в м³) | Средне-суточная выработка на 1 человека (в м³) |
|---|---|---|---|
| **Землесосы паровые:** | | | |
| 150 | 32 | 2550 | 80 |
| 250 | 36 | 4250 | 117 |
| 350 | 41 | 5900 | 144 |
| 1500 | 73 | 25500 | 352 |
| **Землесосы дизель-электрические:** | | | |
| 350 | 39 | 5900 | 152 |
| 1500 | 50 | 25500 | 510 |

Как видим, себестоимость 1 кубометра извлекаемого грунта у землесоса производительностью 250 м³/час, несмотря на меньшую длину рефулирования, в два раза выше, чем у землесоса производительностью 1500 м³/час. Общеизвестно также, что и строительная стоимость 1 кубометра производительности у малых снарядов обходится значительно (в 1,5—2 раза) дороже, чем у больших.

Многие производственные процессы на снарядах выполняются сейчас в основном вручную и очень трудоемки. Между тем механизация процессов на малых снарядах очень затруднена, потому что мощность вспомогательных механизмов у них может при этом превысить мощность рабочего агрегата (помпы, черпаков), и они станут нерентабельными. Иное на крупных снарядах: рабочие процессы на них могут быть с большим экономическим эффектом полностью механизированы, что коренным образом улучшит условия труда команды.

Наконец, рассмотрим последний и главнейший аргумент сторонников «воспособления» насчет целесообразности иметь на плесе большее число малых снарядов, нежели несколько крупных, так как последние, вследствие-де малой кубатуры выемки, будут иметь несоразмерно бо́льшие простои и окажутся на перекатах маломаневренными.

Судя по отчетным данным, средняя по перекатам навигационная выемка грунта достигает: на Волге свыше 50 тыс. м³, на С. Днепре—30—40 тыс. м³, на Северной Двине — 50 тыс. м³, на Каме—25 тыс. м³, на Оке — 20 тыс. м³. При дальнейшем росте глубин кубатура выемки по перекатам возрастает еще больше.

Как видим, со всех точек зрения выгоднее перекаты разрабатывать мощными машинами за одни — трое суток, чем ковырять их малыми снарядами 10—12 суток. В последнем случае эффективность прорезей сильно снижается. Под влиянием общей деформации речного дна проделанная прорезь значительно заносится песком прежде, чем начнет работать полным сечением. Расчеты показывают также, что мощные самоходные снаряды могут передвигаться в течение суток до 200 км против течения. Это говорит за то, что они как раз более маневренны в работе, чем малые несамоходные машины.

Приведенные сравнения наглядно показывают, какой вред приносит строительство маломощных земснарядов, рассчитанных на «подскабливание» перекатов, на «воспособление» потоку. Это ведет к понижению производительности труда, к ухудшению его условий на земснарядах, к малой эффективности дноуглубления.

Речное русло вырабатывается потоком. Между формой русла и потоком существует диалектическая взаимосвязь. Если меняется внутренняя структура потока, изменяется и форма русла, и наоборот. Ставя выправительное сооружение, прокладывая прорезь, образуя на перекате свалку грунта, мы тем самым изменяем форму русла и стремимся заставить поток изменить свою структуру и свое направление.

Если наши меры окажутся достаточно сильными, они подчинят поток, заставят его разрабатывать судовой ход в нужных нам размерах и желаемом направлении. Если же техническое вмешательство окажется слабым, поток не подчинится, станет формировать седловину переката в прежнем виде и сделанную прорезь скоро занесет.

Такова вкратце суть проводимой борьбы с потоком за обеспечение необходимых судоходных глубин.

Картина взаимодействия русла и потока чрезвычайно сложна и еще мало изучена. Отсюда вытекает для путейцев первая и основная задача: научиться правильно и быстро находить для различных конкретных условий нужный комплекс и размер дноуглубительных мероприятий, осуществление которых наиболее эффективно обеспечивает поддержание заданных габаритов пути.

У нас ежегодно различными средствами удаляется с судовых ходов около 100 млн. кубометров грунта. При последующем даже незначительном увеличении транзитных глубин кубатура выемки, вследствие особенностей строения перекатов, грозит достигнуть 150—200 млн. м³ и более. Если землечерпание будет вестись попрежнему маломощными, конструктивно несовершенными снарядами, то стоимость его будет настолько огромной, что сведет к нулю экономию, получаемую транспортным флотом.

Отсюда вытекает вторая задача: неизбежному увеличению дноуглубления и повышению общей стоимости его надо противопоставить резкое снижение себестоимости кубометра удаляемого с фарватера грунта. А эту задачу можно решить только при широком обновлении землечерпательного флота, внедрении на Волге, Днепре, Северной Двине, Дону и других крупных реках мощных электрифицированных самоходных земснарядов с производительностью порядка 1500 м³/час. Маломощные машины следует эксплоатировать на внетранзитных работах и на малых реках.

Необходимо также полностью механизировать все трудоемкие процессы дноуглубительных работ, что облегчит труд команд, улучшит условия их жизни и работы на снарядах, ликвидирует процветающую систему авралов и полуавралов.

И последнее. Нужно шире и систематически внедрять в практику новое в технике и передовых способах работы путейцев.

**Инж. А. ПРОСТОВ.**

# Культурно обслуживать пассажиров

*(Обзор писем)*

Из различных областей, краев и республик в редакцию поступают письма пассажиров и речников, в которых рассказывается о состоянии пассажирских перевозок.

Многие команды, работники пристаней и речных вокзалов с честью выполняют свой долг, создают пассажирам все условия для культурного отдыха.

Работа идет хорошо там, где речники прониклись чувством ответственности за порученное дело, где судовые команды и работники пристаней не жалеют своих сил для наведения образцового порядка и чистоты на вокзалах и судах.

Дежурный вокзала Чистополь тов. **Мадиев** пишет: «Наш коллектив широко развернул социалистическое соревнование за перевыполнение плана пассажирских перевозок, за высокую культуру на речном транспорте. С начала навигации через нашу пристань выехало более 11 тысяч человек. Майский и июньский планы отправки пассажиров перевыполнены. Своими силами коллектив вокзала посадил деревья и кустарники. Организована предварительная продажа билетов, работает мастерская бытового обслуживания».

О культурном обслуживании пассажиров на судне пишет в своем письме в редакцию тов. **Пшеничный:** «Команда теплохода «Вячеслав Молотов» из месяца в месяц улучшает показатели своей работы. План перевозок на линии Москва — Большая Волга выполнен на 137 процентов. Основное внимание коллектив теплохода уделяет точному соблюдению расписания и культурному обслуживанию пассажиров. На судне чистота и порядок».

Но еще не везде приветливо встречают пассажиров. На многих пристанях нет даже помещения, где они могли бы укрыться в жаркую или дождливую погоду.

«Только зеленый фонарь на берегу — вот и вся пристань Вылумка на р. Припять, — пишет учитель из с. Опачичи Чернобыльского района тов. **Курандо.** — Здесь собираются пассажиры из 5 сел. Разве трудно устроить помещение для 20—30 человек. Неужели Верхнеднепровское пароходство не желает культурно обслуживать пассажиров?».

Плохо заботятся о пассажирах на некоторых волжских пристанях. Об этом рассказывается в письме тов. **Зиновьева** из г. Куйбышева: «На пристанях Панышино, Аграфеновка и Духовицкая пассажиры находятся под открытым небом. Здесь нет вокзалов, не сделаны причалы. Люди взбираются на пароход по узенькому трапу без поручней».

О фактах безответственности и разгильдяйства сообщил редакции заместитель председателя исполкома Троицко-Печорского райсовета депутатов трудящихся (Коми АССР) тов. **Лодыгин.** В его письме говорится: «Пассажирские пароходы по Троицко-Печорскому району ходят без расписания. Начальник Троицко-Печорской пристани тов. Наутов и диспетчер тов. Климов сами не знают времени отправления пароходов. 19 мая на пристани было об'явлено, что пароход «Сталинец» отправляется в Канин в 17 часов, а ушел он в 19 часов. По этому же направлению пароход «Жданов» ушел раньше срока на 12 часов. Много пассажиров и груза осталось на пристани. Пароходы не всегда останавливаются даже на больших пристанях Покчинского сельсовета». Автор делает справедливый вывод, что некоторые речники Печорского пароходства нечестно относятся к своим служебным обязанностям.

«Не выполняет плана перевозок пассажиров и грузов большой скорости Северное пароходство, — говорится в письме начальника финансового отдела этого пароходства тов. **Лысенко.** — Недобор доходов по этим статьям на 20 июня составил более 2 миллионов рублей. Управление пароходства (начальник тов. Моданов) не принимает мер для улучшения обслуживания пассажиров. На линии Котлас—Лименда, несмотря на большое количество пассажиров, движение судов не организовано. На основной линии Котлас—Архангельск пассажирские пароходы «Некрасов», «Фрунзе» и «Добролюбов» систематически опаздывают на 6—8 часов. Сокращая стояночное время, они не успевают погрузиться и часто уходят порожнем».

Отсутствие заботы о пассажирах часто приводит к тому, что не всегда бывает удобно ехать, даже имея билет II класса. В своих письмах тт. **Петров** и **Пудов** выдвигают такой вопрос. «Большим удовольствием является прогулка по Днепру. На пароходе «Киров» мы ехали в каюте II класса. Здесь мягкие койки, на окнах чистые занавески, жалюзи. В салоне — газеты, домино, шахматы. Обратно поехали на пароходе «Софья Перовская». За ту же цену приобрели билеты II класса. Досталась нам очень неудобная каюта № 5. Койки жесткие, стульев нет, грязь, теснота, ни столовой, ни салона. Почему за одинаковую цену мы получаем разные удобства?».

О плохой работе ряда пассажирских судов Камского пароходства говорит в своем письме диспетчер Саратовского порта тов. **Шашкевич:** «Суда линии Молотов — Астрахань часто опаздывают на 8—10 часов из-за грузовых операций».

Об этом же пишет штурман парохода «Академик Карпинский» тов. **Семенов:** «Наш пароход часто опаздывает из-за плохой организации погрузо-разгрузочных работ на пристанях. Команда вынуждена сама производить грузовые операции. Особенно неблагополучно на Саратовской пристани. Например, 31 мая при нашем прибытии работники пристани даже не знали, к какому причалу надо поставить пароход. Пришлось передвигаться от одного причала к другому. 40 минут затратили только на поиски места выгрузки. Наконец, отправили нас на причал № 4. Здесь прождали грузчиков 8 часов. За это время команда выгрузила 32 тонны железа. Всего простояли под разгрузкой 12 часов».

«Все более увеличивается количество пассажиров на линии Москва—Молотов, — говорится в корреспонденции капитана парохода «Советская республика» тов. **Слепенкова.** — Однако пассажирские перевозки организованы плохо. Суда опаздывают из-за нераспорядительности береговых работников, которые загружают суда, не считаясь с условиями погрузо-разгрузочных работ в портах, не учитывая расписания. Однажды в Молотовском порту нам погрузили 12 тонн бумаги, которую надо было снять в Горьком. Но в этом порту диспетчеры долго думали — где выгружать? Грузовой участок оказался занятым. Решили отправить бумагу до Москвы. Из-за этой задержки судно было подано для посадки пассажиров с опозданием на полтора часа. Пароход задерживается в Горьком также из-за плохой подачи топлива на судно.

Не удовлетворяет пассажиров и расписание. Сейчас у нас получается так, что за 2—3 часа к пристани подходит почти одновременно несколько судов, а потом их нет длительное время. Например, участок Молотов—Елово в 260 километров мы проходим одновременно с пассажирским пароходом «Красногвардеец». Был другой случай, когда от Казани или 460 километров в кильватере парохода «Никитин». Так получается часто».

В своем письме тов. Слепенков говорит также о том, что большие претензии предъявляют пассажиры работникам общественного питания.

«Пассажиры не обеспечены разнообразными, высококачественными продуктами. ГлавУРС все еще не решил вопроса о снабжении буфетов и ресторанов в пути следования. Судовые рестораны не могут брать в Москве продукты на 18 суток, а базы в Горьком, Казани, Сарапуле, Молотове снабжают неудовлетворительно. Пассажиры остаются без свежих продуктов».

***

Долг работников берега и флота — быстро устранить недостатки в обслуживании пассажиров, навести на вокзалах и судах образцовый порядок.




Плакат работы художников Кукрыниксы (Издательство «Искусство»)

## *Расширять массовую базу движения сторонников мира!*

### НОВЫЕ МИЛЛИОНЫ ПОДПИСЕЙ В КИТАЕ

С 1 по 7 июля в Китае проходила неделя по сбору подписей в защиту мира. За это время в нескольких уездах провинции Ляоси под Стокгольмским Воззванием подписалось более полугора миллионов крестьян. В уезде Люян (провинция Ляодун) под Стокгольмским Воззванием подписалось 200 тысяч крестьян. В маньчжурских провинциях Ляоси, Ляодун, Гирин, Хайлунцзян и Суницзян число подписавшихся под Воззванием превышает 2 миллиона человек в каждой.

В течение последней недели во всех крупных городах прибавились сотни тысяч новых подписей под Стокгольмским Воззванием.

По предварительным данным, в Мукдене в течение недели под Стокгольмским Воззванием подписалось 140.000 человек. Число подписавшихся здесь составляет уже 1.200 тысяч человек.

Сбор подписей под Стокгольмским Воззванием проводится во всех сельских районах и городах Китая. 40.000 рабочих и студентов Чэнду (главный город провинции Сычуань) устроили 9 июля демонстрацию в знак протеста против американской агрессии в Азии и в поддержку движения за мир.

Общественность Чэнду активно участвует в кампании по сбору подписей под Стокгольмским Воззванием. Воззвание уже подписали свыше 573 тысяч человек.

Выходящая в Цзинани газета «Дачжунжибао» сообщает, что на 9 июля в провинции Шаньдун под Воззванием Постоянного Комитета подписалось 4.355.324 человека.

Успешно проходит сбор подписей и в других провинциях и городах Китая.

### ДВИЖЕНИЕ ЗА МИР В ИНДИИ

Несмотря на репрессии, чинимые индийскими властями, сбор подписей под Стокгольмским Воззванием проходит по всей Индии с огромным воодушевлением. Весь персонал бомбейского медицинского института «Град медикэл колледж» подписался под Воззванием. В городе Бхаванди более 4.000 человек ночью тайно от полиции провели митинг, на котором выступали писатели и поэты со своими произведениями, посвященными борьбе за мир. По окончании митинга все присутствовавшие на нем подписались под Воззванием.

В городе Калайане группа полицейских явилась в местный комитет сторонников мира, чтобы подписаться под Стокгольмским Воззванием.

Стокгольмское Воззвание подписали редакторы газет «Банд матарам», «Джем джешмет», «Читра бхарат», «Маиал», «Прабхат», а также известные писатели и журналисты — Мульк Радж Ананд, Кришен Чандер, Исмат Чаугати и др.

Газета «Кросроудс» в разделе, посвященном движению за мир в Индии, публикует многочисленные письма индийцев различных профессий, убеждений и верований, в которых они осуждают подготовку англо-американскими империалистами новой войны и призывают усилить борьбу за мир.

### ШИРИТСЯ СБОР ПОДПИСЕЙ В СИРИИ И ЛИВАНЕ

К концу июня в Сирии под Стокгольмским Воззванием подписалось 40 тысяч человек. Среди подписавших Воззвание председатель Учредительного собрания Сирии Рушди Кехья, члены нынешнего правительства: министр просвещения и здравоохранения Фархат Джандали, министр юстиции Заки эль-Хатиб, министр национальной экономики Шакер Элиас и др.

Стокгольмское Воззвание подписали также 30 депутатов Учредительного собрания Сирии, 50 преподавателей и профессоров Дамасского университета.

В июне в Дамаске полиция арестовала 2 девушек—Афаф Мулла и Хадра Мулла в момент, когда они собирали подписи под Воззванием. Девушки были заключены в тюрьму. При разборе их дела в суде генеральный прокурор Риад аль-Мидани отказался от обвинения.

Суд оправдал обвиняемых.

В Ливане на 10 июля собрано 50 тысяч подписей.

### АНГЛИЙСКИЕ УЧЕНЫЕ И ВРАЧИ ТРЕБУЮТ ЗАПРЕЩЕНИЯ АТОМНОГО ОРУЖИЯ

На ежегодном заседании «Социалистической медицинской ассоциации» были приняты резолюции, в которых требуется запрещение бактериологического и атомного оружия.

«Социалистическая медицинская ассоциация, — говорится в одной из резолюций, — самым решительным образом осуждает наступательную бактериологическую войну. Мы считаем, что ученые и, в особенности, врачи, связанные с изысканиями в этой области, повинны в преступном отказе от основных этических норм своей профессии; мы призываем их отказаться от всякой связи с такой работой».

В других резолюциях ассоциация призывает приложить через ООН усилия к тому, чтобы обеспечить запрещение всякого атомного оружия, заклеймить как военного преступника то правительство, которое первым применит атомное оружие, добиться соглашения о всеобщем сокращении вооружений.

# События в Корее

В последних сводках Главного командования Народной армии Корейской народно-демократической республики отмечается, что части Народной армии, ведя ожесточенные бои с американскими вооруженными силами, продолжают наступление.

Поддерживая свои сухопутные войска, американская авиация осуществляет яростные бомбардировки.

На восточном побережье американские военные корабли варварски обстреливали мирные населенные пункты, но были отогнаны огнем частей Народной армии.

Части Народной армии, действовавшие в направлении города Ымсон (Индзю), 10 июля в 14 часов освободили город Ымсон и окрестные села. В боях за город Ымсон противник понес потери убитыми и пленными.

Американская авиация подвергла варварской бомбардировке мирные деревни и города на освобожденной территории: Пхентхэк (Хэйтаку), Ичхонь (Рисен), Сувон (Суйген) и Чхунчжу (Цюсю). Имеются жертвы среди мирного населения.

Части Народной армии сбили три американских бомбардировщика «В-29».

Части Народной армии, продолжая наступление, 11 июля полностью освободили город Чхочивонь (уездный центр в провинции Южный Чунчен). Другие части Народной армии освободили 11 июля город Таньян (уездный центр в провинции Северный Чунчен) и прилегающие к нему районы. Захвачены трофеи и пленные.

11 июля южнее города Чочхиуон (Цюцинин) части Народной армии окружили группировку сухопутных американских войск и вели бои по ее уничтожению.

Захвачены 4 танка и другие трофеи.

Части Народной армии продолжают продвигаться на юг.

Токийский корреспондент агентства Ассошиэйтед Пресс сообщает, что в коммюнике штаба Макартура отмечаются дальнейшие успехи Народной армии Корейской народно-демократической республики.

Нажим северокорейских войск в районе Ымсон (Индзю) — Чхунчжоу (Цюсю), говорится в коммюнике, имел некоторый успех. Южнокорейские войска отступают в горную местность северо-западнее Ымсона.

9 июля северокорейские войска продвинулись в районе Чечхоня (Тейсен).

Далее в коммюнике указывается, что операции в районе Тан Ана, а также действия на восточном побережье представляют собой «возможную угрозу существенно важному центру коммуникаций Тэгу (Тайко)».

Токийский корреспондент агентства Рейтер передает, что штаб генерала Макартура сообщил, что военно-воздушные силы США на Дальнем Востоке с 25 июня потеряли 20 самолетов. Сюда не входят 5 самолетов «С-54» и один австралийский «мустанг», которые, как сообщалось, пропали без вести.

Как передает токийский корреспондент агентства Юнайтед Пресс, в коммюнике штаба Макартура, опубликованном 12 июля, говорится, что на западном участке в районе Чхонан северокорейские войска продвинулись на 4—7 миль, а в центральном районе — на 5—10 миль. Американские войска отступили за реку Кымганг.

## Корейский народ выражает удовлетворение заявлением тов. А. А. Громыко и советской нотой правительству США

ПХЕНЬЯН, 12 июля. (ТАСС). Корейский народ с большим удовлетворением встретил заявление А. А. Громыко и ноту Советского правительства правительству США в связи с блокадой побережья Кореи американским флотом. Пхеньянская печать отмечает, что корейский народ вновь выражает глубокую благодарность Советскому правительству, внешняя политика которого направлена на защиту независимости и суверенитета всех больших и малых наций, направлена на обеспечение длительного мира и безопасности народов всего мира.

Председатель ЦК Об'единенных профсоюзов Северной Кореи Цой Ген Дек пишет: «Советское правительство, последовательно выступающее против агрессоров, за мир и демократию, разоблачив агрессивные действия американских империалистов, пытающихся потопить Корею в море крови, твердо настаивает на немедленном прекращении вооруженной интервенции американских империалистов в Корее. Американские агрессоры пытаются любым способом оправдать свои действия, используя Совет Безопасности, но корейский народ не признает никакое решение Совета Безопасности, принятое без участия великого Советского Союза и Китайской народной республики.

Решение Совета Безопасности, принятое под диктовку американских империалистов, является циничным нарушением Устава ООН. Корейский вопрос не требует международных решений, а является внутренним вопросом, который должен быть решен силами самих корейцев...

Мы будем бороться до тех пор, пока окончательно не изгоним из пределов Кореи армию агрессивных американских империалистов».

Преподаватель университета Тен Хен Су пишет, что решение о блокаде Кореи является незаконным. Нота Советского Союза правительству США разоблачает перед всем миром агрессивные замыслы американцев.

## Ко Дню авиации

16 июля, в День Воздушного Флота СССР, пароходство канала Москва—Волга организует усиленное движение пассажирских теплоходов и катеров на реке Москве в районе Шукино и Серебряного Бора. Здесь будут работать 10 теплоходов и катеров.

Два теплохода будут совершать рейсы от Северного речного вокзала до шлюза № 7.

В 9 часов утра 16 июля от пристани Киевский вокзал до пристани Серебряный Бор в специальный рейс выйдут три теплохода, которые вернутся вечером тем же путем и с теми же пассажирами.

Ответственный редактор В. Ф. КУТЬЯНОВ.

## ЧЕТВЕРТЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЗАЕМ ВОССТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР

## ТАБЛИЦА

**первого тиража выигрышей, состоявшегося 9 июля 1950 года в гор. Барнауле.**

В тираже на 242 разряда займа разыграно 2.087.250 выигрышей на сумму 556.938.800 рублей, в том числе 242 выигрыша по 50.000 рублей, 484 выигрыша по 25.000 рублей, 1.210 выигрышей по 10.000 рублей, 2.420 выигрышей по 5.000 рублей, 24.200 выигрышей по 1.000 рублей, 242.000 выигрышей по 500 рублей и 1.816.694 выигрыша по 200 рублей.

**В таблице указаны выигрыши на сторублевые облигации.**

**В сумму выигрыша включена нарицательная стоимость выигравшей облигации.**

Выигрыши выпали на следующие номера серий и облигаций во всех 242 разрядах займа:

| №№ серий | №№ облигаций | Размер выигрыша в рублях | №№ серий | №№ облигаций | Размер выигрыша в рублях | №№ серий | №№ облигаций | Размер выигрыша в рублях | №№ серий | №№ облигаций | Размер выигрыша в рублях |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 060274 | 1—50 | 200 | 065028 | 1—50 | 500 | 069855 | 31*) | 1.000 | 073938 | 14*) | 5.000 |
| 060373 | 29*) | 1.000 | 065034 | 1—50 | 500 | 069974 | 48*) | 1.000 | 074018 | 44*) | 1.000 |
| 060415 | 07*) | 1.000 | 065200 | 03*) | 1.000 | 070048 | 1—50 | 200 | 074181 | 46*) | 1.000 |
| 060457 | 1—50 | 500 | 065216 | 1—50 | 200 | 070057 | 08*) | 1.000 | 074206 | 1—50 | 500 |
| 060528 | 1—50 | 200 | 065491 | 13*) | 1.000 | 070128 | 30*) | 1.000 | 074481 | 1—50 | 200 |
| 060720 | 1—50 | 200 | 065505 | 1—50 | 200 | 070351 | 1—50 | 200 | 074868 | 13*) | 5.000 |
| 060866 | 22*) | 1.000 | 065694 | 03*) | 1.000 | 070410 | 47*) | 1.000 | 074966 | 27*) | 1.000 |
| 060964 | 1—50 | 200 | 065741 | 03*) | 1.000 | 070482 | 1—50 | 500 | 075020 | 39*) | 10.000 |
| 061028 | 06*) | 5.000 | 065996 | 1—50 | 200 | 070559 | 32*) | 1.000 | 075058 | 20*) | 5.000 |
| 061133 | 1—50 | 500 | 066116 | 12*) | 5.000 | 070603 | 16*) | 1.000 | 075229 | 09*) | 1.000 |
| 061180 | 49*) | 1.000 | 066204 | 25*) | 1.000 | 070618 | 29*) | 5.000 | 075455 | 1—50 | 500 |
| 061196 | 10*) | 1.000 | 066313 | 34*) | 1.000 | 070620 | 43*) | 1.000 | 076003 | 15*) | 1.000 |
| 061242 | 1—50 | 500 | 066392 | 1—50 | 200 | 070742 | 1—50 | 500 | 076055 | 27*) | 1.000 |
| 061308 | 1—50 | 200 | 066428 | 13*) | 1.000 | 070937 | 19*) | 1.000 | 076493 | 39*) | 1.000 |
| 061600 | 47*) | 1.000 | 066473 | 11*) | 1.000 | 070968 | 06*) | 1.000 | 076721 | 01*) | 1.000 |
| 061609 | 35*) | 1.000 | 066488 | 47*) | 1.000 | 071060 | 1—50 | 200 | 076973 | 1—50 | 200 |
| 061659 | 02*) | 1.000 | 066697 | 1—50 | 200 | 071362 | 39*) | 1.000 | 077075 | 19*) | 1.000 |
| 061713 | 1—50 | 200 | 066953 | 1—50 | 200 | 071606 | 37*) | 1.000 | 077190 | 1—50 | 500 |
| 061857 | 1—50 | 500 | 067001 | 02*) | 1.000 | 071653 | 02*) | 1.000 | 077334 | 38*) | 1.000 |
| 061964 | 1—50 | 500 | 067309 | 1—50 | 500 | 071767 | 39*) | 1.000 | 077423 | 23*) | 1.000 |
| 062057 | 38*) | 1.000 | 067353 | 1—50 | 500 | 071843 | 1—50 | 500 | 077564 | 03*) | 1.000 |
| 062234 | 1—50 | 200 | 067467 | 09*) | 1.000 | 071902 | 1—50 | 200 | 077596 | 34*) | 1.000 |
| 062330 | 30*) | 1.000 | 067698 | 17*) | 1.000 | 071991 | 1—50 | 200 | 077637 | 17*) | 1.000 |
| 062335 | 05*) | 10.000 | 067917 | 49*) | 1.000 | 072043 | 1—50 | 200 | 077916 | 22*) | 1.000 |
| 062352 | 17*) | 1.000 | 068075 | 46*) | 1.000 | 072250 | 31*) | 1.000 | 078002 | 37*) | 1.000 |
| 062469 | 1—25 | 200 | 068228 | 11*) | 1.000 | 072261 | 29*) | 1.000 | 078161 | 1—50 | 500 |
| 062575 | 1—50 | 200 | 068302 | 15*) | 1.000 | 072380 | 35*) | 10.000 | 078289 | 11*) | 1.000 |
| 062914 | 1—50 | 500 | 068373 | 23*) | 1.000 | 072511 | 40*) | 1.000 | 078344 | 31*) | 1.000 |
| 063084 | 25*) | 1.000 | 068394 | 32*) | 1.000 | 072541 | 07*) | 1.000 | 078370 | 1—50 | 200 |
| 063103 | 28*) | 1.000 | 068441 | 09*) | 1.000 | 072656 | 19*) | 1.000 | 078450 | 21*) | 1.000 |
| 063205 | 21*) | 5.000 | 068450 | 17*) | 1.000 | 072824 | 47*) | 1.000 | 078550 | 48*) | 1.000 |
| 063239 | 1—50 | 200 | 068466 | 33*) | 1.000 | 072825 | 20*) | 1.000 | 078553 | 1—50 | 200 |
| 063244 | 1—50 | 200 | 068631 | 46*) | 1.000 | 072879 | 16*) | 25.000 | 078650 | 43*) | 1.000 |
| 063382 | 1—50 | 500 | 068655 | 1—50 | 200 | 073008 | 49*) | 1.000 | 078748 | 16*) | 1.000 |
| 063397 | 39*) | 1.000 | 068770 | 02*) | 1.000 | 073044 | 1—50 | 500 | 078780 | 29*) | 5.000 |
| 063958 | 01*) | 50.000 | 069394 | 1—50 | 200 | 073085 | 07*) | 1.000 | 079165 | 23*) | 1.000 |
| 064394 | 48*) | 5.000 | 069585 | 29*) | 1.000 | 073169 | 29*) | 1.000 | 079209 | 35*) | 1.000 |
| 064452 | 38*) | 1.000 | 069681 | 26*) | 1.000 | 073326 | 49*) | 1.000 | 079944 | 36*) | 10.000 |
| 064578 | 1—50 | 200 | 069694 | 1—50 | 200 | 073514 | 1—50 | 200 | 079200 | 37*) | 1.000 |
| 064599 | 1—50 | 500 | 069769 | 1—50 | 200 | 073526 | 34*) | 1.000 | 079329 | 47*) | 25.000 |
| 064732 | 05*) | 5.000 | 069777 | 39*) | 1.000 | 073662 | 1—50 | 200 | 079475 | 11*) | 1.000 |
| 064803 | 04*) | 1.000 | 069787 | 20*) | 10.000 | 073788 | 11*) | 1.000 | 079641 | 47*) | 1.000 |
| 064971 | 03*) | 1.000 | 069853 | 35*) | 1.000 | 073916 | 43*) | 1.000 | 079845 | 05*) | 1.000 |
| 065011 | 1—50 | 200 | | | | | | | | | |

*) На остальные 49 номеров облигаций этой серии выпали выигрыши по 200 рублей.

Главное Управление госструдсберкасс и госкредита.

## *В Министерстве речного флота*

Еще в прошлом году приказом министра речного флота была запрещена подача телеграмм и разнограмм по вопросам, которые без ущерба для дела могут быть разрешены путем почтовой переписки.

Начальник Западносибирского пароходства тов. Тимофеев направил 29 июня в министерство телеграмму в 812 слов, излагающую дословно содержание статьи, помещенной 28 июня нынешнего года в томской газете «Красное знамя». Между тем содержание этой статьи могло быть сообщено почтой, или краткой телеграммой, или передано по телефону.

За нарушение директивы министерства о порядке подачи служебных телеграмм, начальнику Западносибирского пароходства тов. Тимофееву приказом министра об'явлен выговор.

### На производственной практике

136 учащихся ремесленного училища № 1 деятельно готовятся к выпускным экзаменам. Сейчас они свои знания закрепляют на практической работе на пароходах Северного бассейна, техучастка, Вычегодской верфи и затона «Красный водник». Все выпускники работают на штатных должностях, рулевыми и судомашинистами и отлично справляются со своими обязанностями.

Н. СЛУДНИКОВ.

## 350-летие Туринска

В 1579 году «по указанию Москвы» солликамский житель Артемий Бабиков открыл прямой путь с Камы на Туру между водными системами европейской части России и Сибири. В 1600 году на половине дороги между Верхотурьем и Тюменью был заложен новый город — Туринск. Он был основан как опорный пункт для охраны этого важнейшего участка водного пути из Европы в Азию.

В годы царизма Туринск был местом политической ссылки. Здесь с 1830 по 1856 год в разное время жили на поселении декабристы С. М. Семенов, В. П. Ивашев, Н. В. Басаргин, И. А. Анненков, Е. И. Оболенский, А. Ф. Бриген.

110 лет тому назад сюда на поселение выслали лицейского друга А. С. Пушкина поэта-декабриста И. И. Пущина. Он жил здесь около трех лет. Имя И. И. Пущина, которому поэт писал в Сибирь: «Мой первый друг, мой друг бесценный...», присвоено городской библиотеке. В Туринске намечено открыть музей декабристов. Сейчас подбираются исторические документы.

Наибольшего расцвета город достиг в годы советской власти. Здесь построено несколько промышленных предприятий. Заканчивается сооружение первой на Урале спичечной фабрики. Электрифицированы все колхозы района.

Туринск не потерял своего значения как водно-транспортный узел и по настоящее время. Отсюда по реке Туре отправляются промышленные изделия уральских заводов на Обский Север и в Сибирь.

В. СИНЦОВ,

ТУРИНСК,
Свердловской области.

# Первый выпуск Академии речного транспорта

В Ленинграде состоялся первый выпуск Академии речного транспорта. Академию закончило 42 слушателя.

Первый выпуск показал, что в результате напряженной двухлетней учебы слушатели академии приобрели солидный теоретический багаж.

Две трети аттестационных работ получили отличные оценки, треть — хорошие. Более половины слушателей получило дипломы с отличием. Это дает им право приступить к подготовке диссертаций на соискание ученой степени кандидата технических наук.

Все аттестационные работы имеют практическую ценность для речного транспорта. Выпускник инженер-механик Данышин разработал ценные предложения по организации ремонта двигателей ЗД-6 и доказал, что при правильной технической эксплоатации моторесурс этого двигателя может быть повышен в 2—2,5 раза. Он разработал также мероприятия, способствующие удлинению срока службы деталей двигателя и плановую схему цеха по ремонту двигателей ЗД-6. Работа тов. Данышина рекомендована в качестве кандидатской диссертации и для издания в печати.

Интересна работа тов. Белова, доказавшая эффективность централизованного изготовления гребных винтов и организации поточного производства их на одном из волжских заводов Главречпрома. Эта работа также рекомендована в качестве кандидатской диссертации.

Тов. Амаев дал ценные предложения по увеличению эффективности работы флота путем повышения технической скорости движения за счет улучшения гидромеханического комплекса.

Ряд диссертаций представлен по группе экономики и эксплоатации речного флота. Работая над темой «Развитие портов и пристаней Западносибирского речного пароходства», тов. Захватов предложил интересный метод расчета зависимости между количеством потребных причалов и речных барж в связи с временем погрузки-выгрузки и интервалом подхода воза к причалу. Это предложение увязывает работу порта с движением флота. Им также разработан оригинальный способ разгрузки круглого леса из барж на основе крена судна. Время разгрузки баржи с лесом уменьшается с 6 до 2 часов.

Рациональный тип плота для рек Большой Северной Двины и Вычегды, унифицированные секции для плотов для отдельных рек предложил в своей работе тов. Павлов. Это предложение направлено на снижение аварийности плотов и потерь древесины. Оно содействует ускорению переформировочных работ на рейдах. Тов. Павлов обосновал введение движения буксирных паро-теплоходов с плотами по графику и буксирных линий с плотами.

В работе «Рациональные типы плавучих нефтеперекачивающих станций для волжского бассейна» инженер тов. Рыжов систематизировал большой, но разрозненный материал по типам перекачечных насосов и главных двигателей и выбрал оптимальные типы нефтеперекачивающих станций, обеспечивающие высокую производительность и быстроту разгрузки нефтеналивного флота.

Инженер тов. Гудз доказал в своей работе экономическую целесообразность организации контейнерных перевозок по Днепру, выбрал тип контейнера.

Аттестационные работы инженеров эксплоатации и механизации тт. Захватова, Павлова, Рыжова, Коровина и Суколенова признаны достойными для защиты кандидатских диссертаций.

Много интересных и ценных работ дали выпускники, специализирующиеся по путевому хозяйству и строительству на водных путях. Особенно интересны работы тт. Федорова и Победоносцева.

Дипломы с отличием по этой группе вручены 11 выпускникам.

Итоги первого выпуска показали также зрелость профессорско-преподавательского состава академии. В большом и хорошем коллективе профессоров и преподавателей необходимо отметить деятельных профессоров тт. Коновалова, Бирюкова, Чачина, Ляхницкого, доцента тов. Мелешкина, которые активно содействовали успешной работе академии. Многое сделал покойный профессор Б. Ю. Калинович по разработке учебных планов, программ, учебных пособий.

Академии речного транспорта предстоит дальнейшее совершенствование учебных планов, программ, создание учебников и пособий.

Коллектив академии на основе содружества передовой науки с производством должен добиться дальнейшего улучшения подготовки высококвалифицированных кадров руководящих инженерно-технических и хозяйственных работников, вооруженных марксистско-ленинской теорией и глубоким знанием техники и экономики речного транспорта.

В. ПРОТАСОВ,
начальник Главного управления учебных заведений.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ ПО ВТОРНИКАМ И ПЯТНИЦАМ

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, Третьяковский проезд, 1; для телеграмм — Москва, Речтранс. Телефоны: зам. отв. редактора — К 3-75-60; отделы: эксплоатации, промышленный и партийный — К 0-66-68; зав. издательством, бухгалтерия, отделы библиографии и писем, партотдел Б 8-19-97; ночная редакция — К 0-14-85, доб. 91, 37 и 1-50.

Типография «Гудок». Москва, ул. Станкевича, 7.

Зак. № 1945

Б01978.